

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ПОЛЯРНЫЙ ГОД

Андрей Почтарёв, Людмила Горбунова

*80-летию Полярной авиации
России посвящается*

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ

1914–1945 гг.

КНИГА ПЕРВАЯ



Paulsen

2011

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ. 1914–1945 гг.

Андрей Почтарёв, Людмила Горбунова

В книге, посвящённой истории зарождения, становления и развития Полярной авиации России, впервые полно и всесторонне рассказывается о создании и функционировании в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока первых авиаотрядов, авиагрупп и воздушных линий, предназначенных для исследования Арктики и обслуживания Великого Северного морского пути. Книга охватывает период с 1914 по 1945 годы.

При ее создании были использованы ранее неизвестные архивные документы, многие из которых длительное время хранились под грифом «Секретно» и «Совершенно секретно» и вводятся в научный оборот впервые. Именно благодаря этим документам авторы книги установили важную дату – день рождения Полярной авиации России – 1 марта 1931 года. В этот день в СССР появилось первое структурное авиационное подразделение акционерного общества «Комсеверпуть» – Служба связи (вскоре – Авиаслужба). Так начались полёты советских авиаторов по спасению экипажа затонувшего ледокола «Челюскин», освоению Северного полюса и Полюса недоступности, перегонке в период Великой Отечественной войны ленд-лизовских самолётов по Красноярской воздушной трассе из США в Советский Союз, масштабная деятельность по созданию в годы «холодной войны» ледовых арктических аэродромов ВВС, проведению высокоширотных воздушных экспедиций, обслуживанию дрейфующих научных станций «Северный полюс» во льдах Северного Ледовитого океана и научных экспедиций в Антарктиде.

ОБ АВТОРАХ:

Почтарёв Андрей Николаевич – кандидат исторических наук, профессор Академии военных наук, полковник запаса. Более 30 лет прослужил в Вооружённых Силах России, в т.ч. в авиации Военно-Морского Флота. Окончил военное училище, военную академию, адъюнктуру Института военной истории Минобороны РФ, работал редактором отдела газеты МО РФ «Красная звезда», редактором программы «Ударная сила» телекомпании «Останкино». Специалист по военному сотрудничеству СССР и США в годы Второй мировой войны и участию СССР/России в локальных войнах и вооружённых конфликтах XX века. Автор и редактор около 300 печатных трудов, в т.ч. книг «Аляска–Сибирь–фронт. История легендарной авиатрассы. Документы. Комментарии. Воспоминания. 1942 – 1945 гг.», «Жизнь, отданная десанту», «Военно-техническое сотрудничество с иностранными государствами», «ВТС России. Исторический очерк», и около 50 документальных телефильмов.

Горбунова Людмила Ивановна – руководитель секции ветеранов «АЛСИБ» («Аляска–Сибирь») Российского комитета ветеранов войны и военной службы, член Международной ассоциации писателей, Союза славянских журналистов, Красноярского землячества в Москве. Окончила Сибирский технологический университет, в 1996–2004 гг. работала директором некоммерческой организации Редакционно-издательского центра «50-летие Победы» Красноярского межрегионального Управления воздушного транспорта Минтранса РФ. Автор, автор-составитель и редактор около 30 печатных трудов, в т.ч. десяти книг по истории военной и Полярной авиации. Лауреат Всероссийских конкурсов Союза журналистов РФ, Минобороны РФ, Международной ассоциации писателей, Международного Союза славянских журналистов.

ISBN 978-5-98797-026-3

© Издательство «Paulsen», 2011

© Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И., текст, иллюстрации, 2011

Данное издание охраняется в соответствии
с законодательством РФ об авторских и смежных правах.
Любое использование материалов данного издания без письменного
разрешения издательства запрещается.

СОДЕРЖАНИЕ

К читателям	6
О новом издании	10
От авторов	12

Глава первая: ПИОНЕРЫ АРКТИКИ

1.1. «Крёстный отец» полярных лётчиков	15
1.2. Забытое имя	31
1.3. Борьба за Крайний Север	34
1.4. Арктические гонки Запада	46
1.5. Дирижабль или самолёт?	53
1.6. Начало большого пути	75
1.7. «Комсеверпуть» – колыбель Полярной авиации	129

Глава вторая: ГУСМП – ШКОЛА СТАНОВЛЕНИЯ

2.1. Управление воздушной службы	159
2.2. Сквозной поход «Челюскина» по Севморпути	188
2.3. На помощь приходит авиация	198
2.4. Обслуживание летней навигации 1934 г.	217
2.5. Москва укрепляет Арктическое направление	227
2.6. Управление Полярной авиации	256
2.7. Цель – Северный полюс	279
2.8. Высокоширотная воздушная экспедиция «Север»	321
2.9. Кремлёвские рекорды дальности	348
2.10. Ледяное дыхание триумфа	371
2.11. Новые задачи – новое руководство	395
2.12. Первое боевое крещение	427
2.13. Покорение «Полюса недоступности»	444

Глава третья: СКВОЗЬ ОГНЕННЫЕ ГОДЫ

3.1. «Идёт война народная...»	473
3.2. В составе действующих войск	482
3.3. Под крылом Берлин	491
3.4. Первая Военная миссия СССР в США	502
3.5. Наркоминдел летит к союзникам	509
3.6. Воздушная трасса «Аляска–Сибирь–фронт»	519
3.7. Кругосветка полярных авиаторов	543
3.8. Полярная авиация работает в интересах фронта	553

Приложение 1: Начальники Полярной авиации (1931–1945 гг.)	579
Приложение 2: Источники и литература	581

К ЧИТАТЕЛЯМ

Уважаемые друзья!

На протяжении многих веков Арктика* и Северный полюс манили людей. Ещё в X веке норманны открыли Гренландию, а русские, расширяя зону морского промысла, в XII веке открыли острова Колгуев, Вайгач, Новая Земля. В XV веке становища наших соотечественников появились даже на Шпицбергене. В XVI – начале XVII веков западноевропейские мореплаватели пытались пройти северо-западными и северо-восточными проходами вдоль Евразии и Америки, но из-за сложной ледовой обстановки их суда далеко продвинуться не смогли. В XVII веке русские поморы плавали вдоль побережья Сибири, и им удалось обогнуть Таймырский полуостров. Не случайно географическая карта Арктики так богата именами наших соотечественников.

В 1648 году Семён Дежнёв открыл пролив между Евразией и Северной Америкой. В XVIII веке русские исследователи отправились в Великую Северную экспедицию (Харитон и Дмитрий Лаптевы, Степан Малыгин, Семён Челюскин), которая обследовала и положила на карту почти всё северное побережье Евразии. По инициативе великого Михаила Ломоносова снарядили экспедицию Василия Чичагова в Центральную Арктику. В XIX и начале XX веков важные открытия и исследования в Арктике сделали русские экспедиции Матвея Геденшторма, Фёдора Литке, Петра Анжу, Фердинанда Врангеля, Петра Пахтусова, Эдуарда Толля, Владимира Русанова, Георгия Седова, Георгия Брусилова, Бориса Вилькицкого, австрийские – Юлиуса Пайера и Карла Вайпрехта, американские – Джона Де-Лонга, норвежские – Фритьофа Нансена и Руала Амундсена, английские Джона Росса, Джеймса К. Росса и Уильяма Перри.

* Арктика (от греч. «арктос» – северный медведь (по созвездию Б. Медведица) – единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков Евразии и Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами (кроме прибрежных островов Норвегии), а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов. Южная граница Арктики совпадает с южной границей зоны тундры. Площадь около 27 млн. кв. км; иногда Арктику ограничивают с юга Северным полярным кругом (66° 33' с. ш.), в этом случае её площадь составит 21 млн. кв. км.

Под Арктической зоной России, согласно «Основам государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», понимается часть Арктики, в которую входят полностью или частично территории Республики Саха (Якутия), Мурманской и Архангельской областей, Красноярского края, Ненецкого, Ямало-Ненецкого автономных округов, определённые решением Государственной комиссии при Совете Министров СССР по делам Арктики от 22.04.1989 г., а также земли и острова, указанные в Постановлении Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926 г. «Об объявлении территорией СССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане», и прилегающие к этим территориям, землям и островам внутренние морские воды, территориальное море, исключительная экономическая зона и континентальный шельф Российской Федерации, в пределах которых Россия обладает суверенными правами и юрисдикцией в соответствии с международным правом. Границы Арктической зоны РФ могут быть уточнены в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также с нормами международных договоров и решений, участницей которых является Российская Федерация.

Но испытавшие на себе жестокую суровость ледовых походов многие зарубежные полярные исследователи, такие как швед Нильс Норденшельд, американец Роберт Пири, норвежец Фритьоф Нансен и австриец Юлиус Пайер, на заре развития авиации первыми высказались за то, что только на крыльях можно по-настоящему освоить высокие арктические широты. Это доказал и неудачный полёт к Северному полюсу на воздушном шаре, предпринятый в 1897 году шведским экипажем в составе Соломона Андрэ, Нильса Стриндберга и Кнута Френкеля. Не случайно, лейтенант австро-венгерского флота, один из первооткрывателей архипелага Земли Франца-Иосифа Юлиус Пайер ещё в середине 70-х годов XIX века утверждал, что «было бы разумно воздержаться от попыток достижения полюса, пока на смену беспомощным морским судам не придут суда воздушные». Подобные высказывания оказались пророческими...

8 августа 1914 года россиянин поручик Ян Нагурский вместе с матросом 1-й статьи Евгением Кузнецовым впервые в мире поднял в арктическое небо гидросамолёт «Морис Фарман» для обследования западного берега Новой Земли в поисках экспедиции полярного исследователя Георгия Седова. Но в те времена авиация в России только «становилась на крыло», и в стране ещё не существовало самостоятельного регулярного авиационного подразделения, отвечавшего за освоение северных территорий.

С тех пор отечественная история воздушного покорения Арктики, а затем и Антарктиды, год от года пополнялась именами многих мужественных авиаторов. И 1 марта 1931 года в составе Северо-Сибирского государственного акционерного общества «Комсеверпуть» Наркомата внешней и внутренней торговли СССР появилась новая самостоятельная структура – Служба связи, вскоре переименованная в Авиаслужбу, а затем и в Управление воздушной службы (УВС) «Комсеверпути». Уже через два года УВС послужило основой для формирования Управления Полярной авиации Главсеверпути. Именно с появления Авиаслужбы «Комсеверпути» и ведёт свою родословную знаменитая на весь мир Полярная авиация России, как самостоятельное структурное подразделение гражданского воздушного флота.

За минувшие 80 лет «полярка» пережила в своём развитии несколько сложнейших драматических этапов: от всенародного признания и любви в 30–50-х годах до расформирования в 70-х годах XX века Управления Полярной авиации и почти полного забвения в наши дни.

Одной из первых вершин славы полярных лётчиков стала беспримерная в истории покорения Арктики воздушная экспедиция 1934 года по спасению затёртого льдами экипажа судна «Челюскин». Эта легендарная эпопея дала нашей стране имена первых Героев Советского Союза: Анатолия Ляпидевского, Сигизмунда Леваневского, Василия Молокова, Николая Каманина, Маврикия Слепнёва, Михаила Водопьянова и Ивана Доронина. С тех пор их плеяду дополнили более 3 тысяч не только авиаторов, но и представителей

многих других славных профессий, в том числе и Героев Российской Федерации. Но лётчики были первыми.

Благодаря великому труду и безграничному бесстрашию, воле и упорству, целеустремлённости и профессионализму полярных авиационных специалистов, огромные и грозные северные и южные области Земли раскрыли людям свои сокровенные тайны, а на карте планеты были стёрты последние «белые пятна», была обеспечена безопасность и установлен приоритет России в исследовании этих бескрайних и безмолвных пространств.

Сегодня взоры большинства народов мира вновь устремлены на Арктику и Антарктику. Проблемы освоения высоких широт стали актуальными. Ведь с их развитием напрямую связано решение многих долгосрочных задач.

Арктический регион, в частности, без преувеличения имеет стратегическое значение для нашей страны. Не случайно, 18 сентября 2008 года Президентом России были утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». Ставится задача превратить арктические территории в ресурсную базу России XXI века, которая поможет обеспечить ей конкурентоспособность на глобальных рынках. Уже сейчас Арктика обеспечивает около 11 % национального дохода страны, здесь создаётся 22 % объёма общероссийского экспорта, добывается и производится более 90 % никеля и кобальта, 60 % меди, 96 % платиноидов, 100 % барита и апатитового концентрата, около 15 % общих объёмов рыбной продукции и других водных биологических ресурсов. Арктический континентальный шельф содержит около четверти всех шельфовых запасов углеводородов в мире, и использование этих богатств – залог энергобезопасности России в целом.

Но в наши дни в борьбу за приобретение новых источников истощающихся природных ресурсов и контроль над ними включаются не только отдельные государства, но и транснациональные корпорации, и даже целые коалиции стран. Поэтому для Российской Федерации крайне необходимо завершить договорное закрепление и оформление внешней границы континентального шельфа, а также добиться соблюдения интересов и обеспечения их надёжной защиты в регионе.

Освоение же арктических территорий сдерживается неразвитостью экономической инфраструктуры, нерешённостью социальных проблем, в том числе отсутствием дешёвого массового транспорта и острой нехваткой жилья. Ключевую роль в масштабах нашей страны и в масштабах единой транспортной системы вновь приобретает Северный морской путь, который остаётся кратчайшей трассой между портами европейских и дальневосточных государств. Для модернизации инфраструктуры Северного морского пути нужна современная система навигации, поиска и спасения.

И вновь, как и в прошлые годы, одно из первых мест в решении вышеизложенных задач отводится авиации. Но, в отличие от своих предшественников,

современные самолёты и вертолёты достаточно уверенно способны достигать Северного и Южного полюсов планеты. И они по-прежнему там незаменимы. Чтобы понять роль и значение авиации, на наш взгляд, нужно чаще обращаться к историческому прошлому. А оно, как свидетельствуют архивы, крайне богато и, к великому сожалению, до сего дня не было востребовано.

Заслуга авторского коллектива этой книги как раз и состоит в том, что впервые в нашей стране собран воедино и проанализирован практически весь пласт открытых, опубликованных и закрытых источников по истории российской Полярной авиации.

Каждому из авторов эта тема близка и дорога по-своему. Почтарёв Андрей Николаевич – потомственный авиатор, кандидат исторических наук, полковник морской авиации, отслуживший более 30 лет в рядах Вооружённых Сил России. Горбунова Людмила Ивановна – дочь уроженца Красноярской земли – командира эскадрильи прославленного в годы Великой Отечественной войны 22-го Гвардейского Красноярского бомбардировочного авиаполка И.Н. Горбунова, в послевоенные годы возглавлявшего авиадивизию на севере страны, а с начала 1960-х годов работавшего в Красноярском управлении Гражданской авиации. В самом названии книги кроется глубокий смысл и трепетное отношение авторов к тем людям, которые своими полётами вписали незабываемые страницы в историю развития Крайнего Севера Российской Федерации, Северного и Южного полюсов Земли. Перед читателями предстанут примеры высочайшего героизма, упорства в достижении поставленной цели, постоянного стремления постигнуть неизведанное и образцового выполнения долга перед Родиной полярными лётчиками.

Эта книга – дань памяти и уважения к ним за их беспримерные подвиги и повседневную «черновую» работу. Эта книга для их родных, потомков, а также для тех, кому близка эта тема, и для тех, кому предстоит продолжать славные традиции «полярных Колумбов» во имя Великой России.

Николай Гаврилов,

Генерал-лейтенант,

Герой Российской Федерации,

Заслуженный военный лётчик Российской Федерации,

Почётный полярник,

руководитель воздушных экспедиций

на Северный и Южный полюсы

О НОВОМ ИЗДАНИИ

Дорогой читатель!

В Ваших руках книга, повествующая о появлении и развитии уникального подразделения российского гражданского воздушного флота – Полярной авиации.

Необъятные просторы Северного и Южного полушарий планеты издавна манили людей. Естественно, что исследователи этих суровых мест использовали доступные их времени средства передвижения, чтобы проникнуть как можно дальше в эти чарующие ледовые дали и узнать о них как можно больше. Первопроходцы шли в Арктику на лыжах, на собачьих упряжках, использовали суда различных конструкций. Все эти способы передвижения имели значительные ограничения по дальности и скорости, требовали больших запасов – необходимых для поддержания жизнедеятельности – оборудования, одежды, продуктов и топлива. Появление воздухоплавательных аппаратов сразу привлекло внимание энтузиастов арктических исследований: уже в XIX веке была произведена попытка проникнуть к Северному полюсу на воздушном шаре.

Значительное повышение интенсивности исследований сулило использование в Арктике авиации.

Первым в арктическое небо поднялся 8 августа 1914 года экипаж в составе поручика российского флота Яна Нагурского и матроса 1-й статьи Евгения Кузнецова. Именно им история дала шанс выступить родоначальниками целой плеяды мужественных и отважных отечественных полярных авиаторов.

Россия стала единственной страной, уделявшей значительное внимание этому вопросу и имевшей специализированные отряды Полярной авиации. Начиная с 20-х годов XX века её лётчики, штурманы, механики, радисты успешно работали в Арктике, а затем – с конца 50-х годов – и в Антарктиде. Пика своего развития советская Полярная авиация достигла в 70-е годы, когда воздушные корабли использовались не только для проведения систематической ледовой разведки в интересах проводки судов по трассам Северного морского пути, обеспечения научных исследований, снабжения дрейфующих и стационарных полярных станций, но и для перевозки грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера.

С середины 80-х годов роль Полярной авиации в жизни страны стала существенно снижаться. Это было вызвано как объективными, так и субъективными причинами. К первым следует отнести развитие техники, в частности – появление спутниковых средств связи и навигации, исключающих необходимость проведения воздушной разведки ледовой обстановки. Субъективными же причинами, вызвавшими почти полное прекращение грузоперевозок между пунктами северных районов и приведшими практически к исчезновению

малой авиации, следует считать последствия происшедшей в стране перестройки. Надо отметить, что уже к началу 90-х годов были ликвидированы почти все специализированные авиационные подразделения, работавшие в Арктике и Антарктике...

К сожалению, история Полярной авиации до сих пор написана не была. На это было много причин, самой существенной из которых является, пожалуй, засекреченность многих операций этих подразделений, непостоянный состав работавших в них пилотов, а также ликвидация Полярного Управления МГА. И сегодня только люди самого старшего поколения помнят об этом уникальном сообществе авиаторов, о которых страна узнавала из разрозненных публикаций в газетах и журналах, а также из отдельных документальных и немногих художественных фильмов. Имена наиболее выдающихся лётчиков Полярной авиации, имевших большие заслуги перед страной, известны, но немногим, а молодежь и вовсе не знает, кем были и чем себя прославили Иван Бабушкин, Борис Чухновский, Михаил Водопьянов или Иван Черевичный...

Важность данной книги заключается в том, что это одна из первых попыток глобального восстановления истории возникновения, становления и развития Полярной авиации, её взлётов и падений. Несомненно ценным является использование авторами при написании труда неизвестных ранее документов из государственных архивов, в том числе РГАЭ, а также материалов из частных собраний журналиста Ю.А. Каминского и знаменитых полярных авиаторов.

Книга даёт возможность любознательному читателю приобщиться к неизвестным страницам истории нашей страны и понять побудительные причины героических деяний предыдущего поколения.

Хочется надеяться, что хотя бы небольшая часть из тех, кто прочитает эту книгу, захочет более глубоко проникнуть в суть вопроса и найдёт в не раскрытых ещё архивах новые интересные подробности о деятельности русских и советских авиаторов.

Герман Бурков,

капитан дальнего плавания,

Лауреат Государственной премии,

Почётный полярник

президент Московской благотворительной

общественной организации полярников

ОТ АВТОРОВ

Как не удивительно, уважаемые друзья, но до сегодняшнего дня в России не существовало такого издания, которое бы полностью охватило весь период развития отечественной Полярной авиации.

А ведь, как отмечает Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель СССР, многократный участник арктических и антарктических экспедиций на вертолётах Полярной авиации Василий Колошенко, «в этой интереснейшей истории авиации было немало разрозненных сведений, фактов и воспоминаний, много было «белых пятен», недомолвок, неверных и ошибочных трактовок, связанных с определёнными политическими и идеологическими установками, типичными для разных периодов существования социалистического государства и его разных руководителей».

Читатели старших поколений хорошо знают о ней из бесчисленных газетных и журнальных статей, рассказов и воспоминаний непосредственных участников отдельных событий и эпопей, подобных знаменитым полётам «папанинцев» на Северный полюс, драматическим спасениям «челюскинцев» и первой дрейфующей станции «СП-1», ярким «чкаловским» и «громовским» сверхдальним перелётам через полюс в Америку. А для многих молодых людей – они уже ничего не говорят, поскольку относятся к далёкому прошлому, связанному с советским периодом в развитии нашей страны.

В конце 2006 года из печати вышла уникальная книга известного журналиста и писателя Юрия Каминского «В небе покинутой Арктики». Она продолжила полярную авиационную тему, поднятую автором ранее в его первом труде – «Кремлевские перелёты» (М., 1998). Эти книги, как и предыдущие многочисленные публикации и передачи на радио, посвящены лучшим из лучших представителей российской авиации – полярным лётчикам и адресованы молодёжи. Потому что рассказывают о настоящих мужских делах и поступках, о которых современные полные сил и энергии молодые люди имеют весьма смутное представление.

Среди героев книг – легендарный штурман Валентин Аккуратов. Незадолго до своей кончины, во время одной из последних встреч с Юрием Аркадьевичем он сказал ему: «Юра, газет и журналов о Полярной авиации было много. Кое-что написал я, остальное – книгу о Полярной авиации должен написать ты. Ты не напишешь – никто не напишет. Все пропадёт...» Это напутствие прозвучало как завещание.

К великому сожалению, в 2008 году Юрия Каминского не стало. Ещё раньше ушёл из жизни основатель, начальник, патриарх Полярной авиации, Герой Советского Союза Марк Иванович Шевелёв. Он так же, как и многие его товарищи, мечтал издать большой труд о «крылатых покорителях» Арктики и Антарктики. Но не успел...

Но остались богатейшие архивы полярного журналиста, помощниками в работе которого были очевидцы знаменательных событий, гиганты лётного дела, стоявшие у истоков развития Полярной авиации, герои первых, потрясших весь мир высокоширотных и беспосадочных трансконтинентальных перелётов. Благодаря супруге Юрия Аркадьевича, Татьяне Витальевне Каминской, авторы получили уникальную возможность воспользоваться этим богатейшим архивом и продолжить начатое им благородное дело. За что мы выражаем ей особую благодарность и признательность.

Вместе с тем анализ этих архивных материалов показал, что за их рамками известных публикаций остались многие моменты становления Полярной авиации и повседневной напряжённой трудовой деятельности её лётчиков, штурманов, инженеров, радистов, техников и механиков – всех тех, кто был причастен к освоению высоких широт.

В книге мы сравнили их с Колумбом и его соратниками, с теми, кто открывал для человечества неизведанные земли и моря, кто, порой рискуя жизнью, а иногда и ценой её, вписывал в скрижали Отечества яркие страницы развития авиации, сделав его ведущей мировой авиационной державой.

Свою задачу авторский коллектив видел в том, чтобы впервые в российской историографии обобщить, проанализировать и ввести в оборот максимально большее число литературных и архивных источников, раскрывающих этапы развития Полярной авиации. При этом авторы вполне ясно отдают себе отчёт в том, что это лишь начальная попытка прикоснуться к столь объёмной и важной теме. Мы твёрдо уверены, что за этой книгой в нашей стране появятся новые, более глубокие исследования, раскрывающие историю отечественной Полярной авиации. И если по прочтении данного труда кому-то из читателей захочется заняться этим благородным делом, мы будем считать свою миссию выполненной.

Хотелось бы подчеркнуть, что в издательстве «Paulsen» уже вышел ряд книг, в которых в той или иной степени освещались страницы истории Полярной авиации России. Среди них: труды Ю.К. Бурлакова «Папанинская четвёрка: взлёты и падения» (М., 2007) и В.Ю. Визе «Моря российской Арктики» (в 2-х тт. – М., 2008) с главой XXI во 2-м томе «Исследование Арктики с воздуха» и В.Г. Воловича «Полярные дневники» (М., 2010). Кроме того, в ближайших планах издательства – выпустить новые книги о полярных лётчиках – покорителях Северного и Южного полюсов нашей планеты. Поэтому авторы не сочли нужным углублять отдельные моменты из истории Полярной авиации.

Мы благодарим за помощь и содействие, оказанное при подготовке и написании данного труда, писателя-исследователя, вице-президента Ассоциации полярников России Ю.К. Бурлакова, штурмана Полярной авиации, девятикратную рекордсменку мира на вертолётах и самолётах, мастера спорта СССР, вице-президента Ассоциации лётного состава России Т.К. Афанасьеву,

бессменного директора издательства «Воздушный транспорт», полярного авиатора, заслуженного работника транспорта СССР А.С. Головчанского, действительного члена отделения географии стран МГО Русского географического общества Н.Ф. Мурзину, известных полярных лётчиков, неоднократных участников арктических и антарктических экспедиций, командира лётного отряда Е.Д. Кравченко и заместителя командира В.П. Гамова, бортмеханика В.М. Сергеева, пилота-инструктора Полярной авиации В.А. Кренёва, Заслуженного пилота СССР, начальника Красноярского управления Гражданской авиации (1966–1974 гг.), лётчика-инструктора Красноярской воздушной трассы В.М. Сидорчука, полярного авиатора-инженера авиационной службы и начальника аэропорта на Крайнем Севере Красноярского края В.А. Вольхина, дочь начальника Полярной авиации М.Н. Чибисова Э.М. Телятникову, также кандидата технических наук А.Н. Болосова, многие годы проработавшего в ВВИА им. Н.Е. Жуковского и МАИ им. С. Орджоникидзе.

Отдельную благодарность авторы выражают сотрудникам: Российского государственного архива экономики – Е.А. Тюриной, Н.М. Костриковой, К.Ю. Макаровой, Т.В. Лихачёвой, И.Н. Сазонкиной, А.А. Елизарову; Управления государственного авиационного надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центральному Федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта – Ю.В. Цыбину, Л.И. Макаровой; Архива Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) – Н.И. Демиденко; Центрального ордена Красной звезды архива Министерства обороны Российской Федерации – И.А. Пермякову, О.В. Волковой, О.А. Егоровой, В.П. Цимлянскому, руководителям интернет-сайта «Полярная почта», а также заместителю председателя Общероссийской общественной организации ветеранов войны и военной службы (ОООВВВС) полковнику В.Г. Горленко и заместителю председателя Международной комиссии ОООВВВС генерал-лейтенанту авиации И.П. Шпорту.

Весь труд будет состоять из двух книг: первая – охватывает период с 1914 года – от первого полёта Яна Нагурского на Новой Земле до победного в Великой Отечественной войне 1945 года, вторая – от первых послевоенных лет до наших дней.

Список источников и литературы, приведённый в первой книге в приложении 2, дан на обе книги.

Что вышло в итоге нашей работы – судить вам, уважаемые читатели.

ГЛАВА I. ПИОНЕРЫ АРКТИКИ



1.1. «Крёстный отец» полярных лётчиков

Первые попытки русского правительства всерьёз занять-ся обустройством Крайнего Севера и освоить Северный морской путь относятся ко второй половине XIX века. Большинство из них были предприняты под влиянием активности в данном регионе соседних государств – Швеции, Норвегии, а также Великобритании, Австро-Венгрии, Канады и США, стремившихся закрепить за собой спорные на тот момент островные территории.

Ещё в августе 1894 г. после ознакомительной поездки на Север российский министр финансов С.Ю. Витте писал императору Александру III: *«По моему мнению, мероприятия правительства в будущем должны быть направлены никак не к поддержанию меновой торговли, а к развитию русских самостоятельных промыслов на Мурмане. Для достижения сей цели необходимо принять целый ряд мероприятий, как-то: учащение рейсов срочного пароходства, устройство телеграфных линий, улучшение колёсных путей, перемещение административного центра из Колы в одну из мурманских гаваней, устройство в одной из них дока и мастерских для ремонта судов, усиление администрации в некоторых её отраслях и пр. ...»*

Надлежало бы вполне выяснить, предстоит ли государственному попечению о нуждах Мурманского берега руководствоваться в сём деле одними экономическими потребностями края, или же могут в недалёком будущем возникнуть здесь общегосударственные и стратегические интересы, с коими мероприятия экономические быть должны согласованы...

Имея незамерзающий порт, мы приобретаем возможность благовременно высылать в Тихий океан подкрепления и избавимся от расходов по содержанию там слишком больших сил...

Содержание военного порта на Мурмане, конечно, связано со значительным расходом на проведение туда рельсового пути, но эта затрата не может быть рассматриваема в качестве исключительно военного расхода, а, несомненно, будет иметь со временем и экономическое значение...»



1.
*Архангельский
гражданский губернатор
в 1893–1901 годы
А.П. Энгельсгард*

Однако император Александр III не прислушался к предложениям министра финансов, а вскоре и скончался. На престол взойшёл Николай II.

8 апреля 1896 г., в ответ на ходатайство архангельского губернатора А.П. Энгельгарда, он повелел отпустить 400 тысяч рублей на строительство нового порта в Екатерининской гавани. Уже через три года, 24 июля 1899-го, состоялось торжественное открытие портового города Александровск (ныне Полярный). В тот же день последовало решение о переносе туда уездного центра из Колы.

Но с открытием Александровска интерес властей к Крайнему Северу вновь ослабел. Несмотря на активные попытки таких видных учёных и деятелей, как химик Д.И. Менделеев или главный инспектор морской артиллерии контр-адмирал С.О. Макаров, обратить внимание на проблемы севера, об Арктике вспомнили лишь по окончании Русско-японской войны. В этот период остро встал вопрос о защите российских территориальных вод и экономической зоны в Баренцевом и Карском морях, а также необходимости беспощинного ввоза иностранных товаров по Северному морскому пути в случае начала новых боевых действий на других театрах. Поводом к этому послужило развернувшееся соперничество между державами за право обладать островом Медвежий и архипелагом Шпицберген.

Одновременно всё чаще раздавались обращения от предпринимателей к русскому правительству с просьбами обратить внимание на освоение Северного морского пути в коммерческих целях.

Так, 11 июня 1908 г. в Государственной Думе было озвучено заявление 34 депутатов-сибиряков, в котором они писали, что, *«кроме гидрографических работ, правительством ничего не было сделано в смысле оборудования этого пути, и в этом отношении он остаётся и по настоящее время в первобытном состоянии...»*

Сибирь в настоящий момент и в той вырисовывающейся для неё исторической перспективе становится передовым форпостом и буфером в случае новых осложнений на Дальнем Востоке и потому нуждается в скорейшем развитии всех путей сообщения.

С развитием коммерческих плаваний к устьям сибирских рек облегчится разрешение исторической задачи – возможности пользоваться Северным морским путём вдоль всего сибирского побережья из Атлантического океана в Тихий в целях торговых и военных».

И «лёд тронулся». 26 июня 1912 г. из порта Александровск вышло парусно-моторное судно «Геркулес» со



«шпицбергенской экспедицией» на борту. По инициативе Министерства внутренних дел России её возглавил опытный арктический геолог, выпускник Сорбонны, пять лет отработавший на Новой Земле (в 1907–1911 гг.), В.А. Русанов. За шесть недель пребывания на Западном Шпицбергене ему удалось тщательно изучить площадь около тысячи квадратных километров, обнаружить богатейшие выходы пластов угля и установить 28 заявочных столбов, позволивших закрепить право России обладать этими территориями.

Выполнив поставленные задачи, 23 августа того же года «Геркулес» покинул воды архипелага и взял курс на восток. С тех пор следы В.А. Русанова затерялись. Последние сведения о себе исследователь подал с Новой Земли. Дальнейшая судьба экспедиции стала полярной тайной.

Вторая экспедиция под началом лейтенанта Г.Л. Брусилова намеревалась пройти на восток Северным морским путём. В конце октября 1912 г. паровая шхуна «Святая Анна» задрейфовала во льдах и в апреле 1914 г. оказалась севернее Земли Франца-Иосифа. Здесь судно из-за разногласий покинули 14 человек экипажа, но только штурман В. Альбанов и матрос А. Конрад смогли дойти до острова Нортбрук в архипелаге Земля Франца-Иосифа, где впоследствии были спасены другой экспедицией – Г.Я. Седова. Остальные погибли в пути. Шхуна «Святая Анна» и 10 оставшихся на ней человек во главе с Г.Л. Брусиловым пропали без вести...

К этому времени «шведский Колумб» лейтенант флота А. Паландер на пароходе «Вега» в 1878–1879 гг. уже открыл Северный морской путь и стал его пионером, пройдя на восток вдоль побережья России, от Белого моря до Америки и далее до японского порта Нагасаки.

А в 1908 году двое американцев – Р. Пири (6 апреля) и Ф. Кук (21 апреля) первыми в мире достигли Северного полю-

2.
*Вид на Екатерининскую
гавань в начале XX века*

са. На очереди был норвежский полярный путешественник и исследователь Р. Амундсен, которому 14 декабря 1911 г. покорился Южный полюс Земли.

Стремясь опередить известного норвежца, старший лейтенант российского флота Г.Я. Седов предпринял собственную попытку «оседлать» «северную макушку» планеты. 9 марта 1912 г. он направил в Главное гидрографическое управление следующее обращение: *«Горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись ещё во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить честь открытия за Норвегией и Северного полюса. Он хочет идти в 1913 году, а мы пойдём в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг...»* Свой поход к полюсу Г.Я. Седов решил посвятить празднованию 300-летия царствования дома Романовых (1913 г.).

28 августа 1912 г. на судне «Святой великомученик Фока» (позже переименованном в «Михаил Суворин») экспедиция покинула Архангельск. После двух зимовок на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа 2 февраля 1914 г. Г.Я. Седов вместе с двумя матросами на трёх собачьих упряжках направился к Северному полюсу, но через 18 дней умер среди льдов у острова Рудольфа.

За четыре месяца до этих драматических событий, в сентябре 1913 г. в Архангельск вернулись пять больных моряков с «Михаила Суворина» во главе с капитаном Н.П. Захаровым, отправленные Г.Я. Седовым на материк с Новой Земли. Сведения, доставленные ими, были тревожными: угля на «Суворине» было мало, и он едва мог



3.
Проводы экспедиции
Г.Я. Седова.
27 августа 1912 г.

дойти до Земли Франца-Иосифа. О возвращении назад не могло быть и речи. Кроме того, внушало тревогу состояние судна, сильно потрёпанного штормами и сжатиями льдов. Поскольку радиотелеграфа на нём не было, то известий от руководителя экспедиции не поступало.

В связи с усилившимся беспокойством в обществе Совет министров был вынужден 18 января 1914 г. дать разрешение Морскому ведомству на организацию поисков Г.Я. Седова. Непосредственное выполнение задачи возложили на Главное гидрографическое управление (ГГУ). Предстояло обследовать громадный район полярных льдов вдоль всего западного побережья Новой Земли и возле Земли Франца-Иосифа. По инициативе начальника этого управления генерал-лейтенанта М.Е. Жданко был поставлен вопрос о привлечении авиации к поискам пропавших полярников, в том числе и из экспедиций В.А. Русанова и Г.Л. Брусилова. Пилотом пригласили поручика по Адмиралтейству Я.И. Нагурского, о котором незадолго перед тем газета «Новое время» писала как о способном и смелом лётчике.

Ян Иосифович (в советской литературе 1930–1940 гг. – Иван Иосифович) Нагурский (1888–1976 гг.) родился в небольшом польском городке Влоцлавек. Когда Ян закончил прогимназию, семейный совет постановил, что деньги на дальнейшее образование он должен заработать сам. Сначала в летние каникулы юноша работал в местном суде, где заполнял повестки и переписывал документы, а затем – учителем в сельской четырёхлетней школе. Скопив некоторую сумму, Ян отправился в Варшаву для завершения образования. Весной 1906 г. он послал документы в Одесское юнкерское пехотное училище, по окончании которого через три года был произведен в подпоручики. К удивлению многих, Я.И. Нагурский выбрал местом службы 23-й Восточно-Сибирский стрелковый полк, хотя, как отличник, мог попроситься в любую часть на территории Европейской России. В полку, дислоцированном в Хабаровске, Ян Иосифович прослужил младшим офицером около года, а 1910 году поступил в Петербургское Морское инженерное училище. Возникший у него к тому времени интерес к авиации привёл молодого человека во Всероссийский аэроклуб, базировавшийся в Новой деревне. Свой первый полёт Ян Нагурский совершил на самолете конструкции братьев Райт. Там же, в аэроклубе, он познакомился с П.Н. Нестеровым – будущим автором знаменитой «петли Нестерова». В июне 1912 г. Яна Иосифовича зачислили в Гатчинский отдел воздушного флота при Офицерской воздухоплавательной школе, располагавшейся на Волковом поле. Через



4.
Первый российский полярный лётчик поручик Ян Иосифович Нагурский. 8 августа 1914 г. осуществил первый полёт в Арктике. Позже выполнил ещё несколько полётов. Всего самолёт находился в воздухе у Новой Земли 16 часов, преодолел 1,5 тыс. километров



5. *Шведский инженер Соломон Август Андрэ одним из первых применил воздушный шар для изучения Арктики. В 1893 году совершил девять полетов на воздушном шаре, во время которых проводил и научные наблюдения. В 1895 году представил Шведскому географическому обществу план достижения полюса на сконструированном им шаре «Орёл», который попытался осуществить в 1897 году. Экспедиция исчезла, и лишь спустя 33 года в 1930 году её остатки были случайно найдены на о. Белом к востоку от Шпицбергена*



6. *Гибель воздушного шара «Орёл». Фото сделано с плёнки, найденной на месте катастрофы*

год, окончив школу, он получил звание военного лётчика. 18 января 1914 г. поручика вызвали к начальнику ГГУ М.Е. Жданко. Тот поинтересовался у него, возможно ли применение в Арктике аэропланов, способных садиться на воду и снег. После некоторого размышления пилот ответил: «Скорее всего, они могут быть использованы в полярных условиях». Тогда М.Е. Жданко предложил: «Вы подумайте еще об этом и подготовьте материал для конкретного разговора на эту тему. Прошу обратить внимание на тип машины и на организацию лётной части».

Я.И. Нагурский с энтузиазмом принял предложение. Тогда он ещё не знал, что судьба уготовила ему вписать одну из самых славных страниц в историю российской Полярной авиации. В тот же день Совет министров принял решение об организации полярной экспедиции.

Началась подготовка к полётам в Арктике, опыт которых в то время не только в России, но и за рубежом совершенно отсутствовал. Исключение составила попытка, предпринятая 11 июля 1897 г. шведами С.А. Андрэ, Н. Стриндбергом и К. Френкелем достичь Северного полюса на воздушном шаре под названием «Орёл». Стартовав со Шпицбергена, на четвёртый день полёта из-за сильного обледенения они были вынуждены аварийно сесть на лёд и вскоре погибли на пути к Земле Франца-Иосифа. В 1907 г. и в 1909 г. две безуспешные попытки повторить опыт С.А. Андрэ и его коллег предпринял и американский журналист В. Уэльман. С того времени никто из иностранцев летать в арктическом небе уже не рисковал.

После некоторых раздумий Я.И. Нагурский пришёл к выводу о том, что наиболее подходящим для арктических условий является «гидроплан крепкой конструкции с фюзеляжем в виде лодки. Кроме того, машина должна иметь возможно меньшую нагрузку на квадратный метр несущей плоскости, отличную амортизацию и скорость до ста километров в час. Моторы на ней должны быть с воздушным охлаждением, хотя в этом случае существует некоторая опасность нарушения непрерывности работы».

В Главном гидрографическом управлении довольно скептически относились к отечественному авиастроению, начавшемуся с копирования иностранных образцов и выпуска собственных самолётов-гигантов «Русский Витязь» и «Илья Муромец». О том, чтобы посылать их в Арктику, нечего было и думать. Поэтому планировалось закупать машины за рубежом.

Почти в то же время начала формироваться и северная экспедиция капитана 2 ранга Б.А. Вилькицкого на ледо-

кольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач». Главное гидрографическое управление обратилось к морскому министру с просьбой о выделении и средств на приобретение во Франции гидросамолёта. Аэроплан предполагалось отправить во Владивосток, откуда выходила экспедиция. В мае 1914 г. Морской генеральный штаб уведомил, что специалистом для приёмки гидроплана назначается лётчик лейтенант Г.И. Лавров. Но экспедиция Б.А. Вилькицкого ушла без самолёта, а выделенные средства обратили на приобретение «Фармана». Лейтенант Г.И. Лавров в этот период вместе с И.И. Сикорским был занят отработкой поплавок на самолёте «Илья Муромец» и поехать во Францию 21 мая 1914 г. предложили Я.И. Нагурскому.

В конце мая поручик прибыл на завод фирмы «Фарман», где собирались одни из самых надежных летательных аппаратов того времени, оснащённых моторами знаменитой фирмы «Рено» мощностью 70 лошадиных сил. У машины были вполне приличные лётные качества: грузоподъёмность — 300 килограмм и скорость около 100 километров в час.

Месяц провел Я. Нагурский в цехах, наблюдая за сборкой своей машины «Морис Фарман», которую по его просьбе выкрасили в красный цвет. Осваивая французскую технику, будущий полярный лётчик совершил на аэродроме Бюке 18 тренировочных полётов. Кроме того, он контролировал сборку и второго самолета — «Генри Фарман», на котором предписывалось другому лётчику — П.В. Евсюкову в будущем вести поиск пропавших экспедиций в Восточной Арктике.

Пока Ян Нагурский находился в Париже, вышел приказ о его переводе из пограничной стражи в Морское министерство с зачислением поручиком по Адмиралтейству во 2-й флотский экипаж. Позже он был откомандирован в распоряжение Главного морского штаба.

Одновременно для полётов на аэроплане лётчику подыскивала хорошего бортмеханика. И таковой скоро нашёлся.



7.
«Морис Фарман»
на лыжах. Русские
авиаотряды на
Або-Аландских островах
в 1915–1916 годах
располагали двумя
десятками таких
машин. На одной из
них воевал поручик
Я.И. Нагурский



Сх. 1. Поплавковый вариант учебного самолёта «Морис Фарман» был закуплен во Франции в 1914 году в 20 экземплярах. Летавшие лодки применялись в боевых действиях на Балтике до 1917 года

Вот что писал в докладной записке по этому поводу начальник ГГУ М.Е. Жданко: «...Бесконечные хлопоты по снаряжению двух спасательных экспедиций приходят к концу, и, по всей вероятности, 27 июня обе они выйдут из Христиании в море. Всё готово, не хватает только авиационного механика. В Париже один предложил свои услуги за вознаграждение 2000 рублей в месяц, это, конечно, неприемлемо. Надеюсь, что найдём в Христиании, но и там не оказалось, о чём и получили сию минуту телеграмму начальника экспедиции с усердной просьбой ходатайствовать о назначении в экспедицию моториста Кузнецова, служащего в Севастополе в Службе связи. Кузнецов очень просит принять его в экспедицию. ...Я обращаюсь лично к вашему превосходительству с покорнейшей просьбой не отказать в удовлетворении изложенного ходатайства».

Изготовленные по заказу российского правительства гидроаэропланы во Франции в разобранном виде погрузили на поисковые суда «Герта» и «Эклипс» и 22 июня доставили в столицу Норвегии Христианию (ныне г. Осло). Тем временем в связи с угрозой начала войны П.В. Евсюкова отозвали в Санкт-Петербург. Его заменил пилот Александров. Но, забегая вперед, отметим, что тому не повезло: в первом же вылете с мыса Челюскин он потерпел крушение.

30 июня разобранный и упакованный в 8 ящиков самолёт «Морис Фарман» перегрузили на судно «Эклипс», на котором уже был Я.И. Нагурский. 1 июля оно вышло из Христиании и 19 июля прибыло в порт Александровск. А через 12 дней лётчик вместе с самолётом держал курс к берегам Новой Земли на пароходе «Печора». Для поиска пропавшей экспедиции Г.Я. Седова Ян Иосифович получил

задание: произвести обследование береговой линии от Крестовой губы до Панкратьевых островов.

Следует заметить, что в первые дни экспедиции гидроаэроплан Я.И. Нагурского чуть было не применили для другой цели. Ещё во время пребывания пилота в Александровске стало известно, что Германия объявила войну России. А 21 июля поступило донесение, что немецкий флот якобы движется в Белое море. В связи с этим было предложено использовать самолёт Нагурского для поиска и уничтожения вражеских судов путём сбрасывания на них динамитных патронов, подготовленных для подрывов льда. Но поскольку германские крейсера так и не появились, Я.И. Нагурскому не довелось принять участия в боевых действиях на Северном морском театре.

3 августа «Печора» достигла губы Крестовой и встала на якорь. Через день разобранный гидроаэроплан перевезли на берег к становищу Ольгино, где 6 августа Ян Иосифович Нагурский вместе с мотористом матросом 1-й статьи Евгением Владимировичем Кузнецовым приступил к сборке машины. Дело оказалось не простым: открытый всем ветрам берег, метели, сильный туман, дождь со снегом и холод затрудняли работы.

Рано утром, в 4 часа 30 минут, 8 августа 1914 г. русский экипаж в составе Я.И. Нагурского и Е.В. Кузнецова первым в мире поднялся на самолёте в арктическое небо. Он вылетел на обследование западного берега Новой Земли. В полёте пилот ориентировался исключительно визуально по береговой линии Новой Земли и отчасти – по показаниям компаса. От мыса Борисова начались редкий лёд и торосы, а потом с севера надвинулся густой туман и облака. Ориентировка затруднилась – пришлось лететь по компасу. И здесь предусмотрительность Я.И. Нагурского, захватившего компас отечественного изготовления, оказалась нелишней – французский аналог отказал. Пришлось лететь почти целый час вне видимости. Разглядеть земные ориентиры удалось только в районе Горбовых островов. Во всех проливах стоял старый, нетронутый лёд. Экипаж «Фармана» пролетел к мысу Литке, обогнул его и направился обратно. У острова Панкратьева из-за льда и тумана сесть не смогли, и пришлось лететь дальше на юг, до мыса Борисова. В общей сложности экипаж Я.И. Нагурского пробыл в воздухе 4 часа 20 минут. Однако подойти к берегу гидроаэроплану в этом месте было трудно: он оказался высок, скалист, а из воды перед ним торчали острые камни. В результате при рулёрке пострадал левый поплавок, в который постоянно набиралась вода. Чтобы



8.
*В кабине гидросамолёта.
1917 г.*



9.

*Матрос 1-й статьи
Е.В. Кузнецов – моторист
и участник полярных
полётов на самолёте
Я.И. Нагурского.*

выйти на берег, экипажу пришлось лезть в воду. Основательно закрепив самолёт, Я.И. Нагурский и Е.В. Кузнецов развели костры из плавника и, утомлённые перелётом, моментально уснули. Вскоре мимо их стоянки проследовало судно «Андромеда», которое и заправило аппарат топливом и маслом. Так состоялся первый авиационный вылет в Арктике.

В течение августа-сентября 1914 г. Я.И. Нагурский совершил у западных берегов Новой Земли 10 полётов, налетав в общей сложности 11 часов 30 минут, во время которых он достигал на севере мыса Литке. А один из вылетов был сделан на северо-запад даже в открытое море, примерно на 100 километров от берегов Новой Земли. Вместе с ним, помимо Е.В. Кузнецова, поднимались в воздух капитан судна «Андромеда» Г.И. Поспелов и несколько матросов. Всего Я.И. Нагурский преодолел на «Фармане» около 1100 километров на высотах от 800 до 1200 метров. Он не ставил никаких рекордов, а просто добросовестнейшим образом выполнял порученное ему ответственное и неординарное задание и в короткий срок сумел «акклиматизироваться» в непривычных арктических условиях.

В ходе полётов отважному первооткрывателю высоких воздушных широт удалось обнаружить на одной из стоянок металлическую трубу, составленную из пустых консервных банок, в которой оказался рапорт Г.Я. Седова в Морское министерство. В нём мужественный руководитель полярной экспедиции сообщал, что из-за сложнейших ледовых условий он не смог на своем судне подобраться к Земле Франца-Иосифа и, оставив его в 15 километрах к югу от острова Панкратьева, с частью экипажа перешел в избушку на зимовку, приказав остальным следить за сохранностью «Фоки». К рапорту прилагался и дневник экспедиции.

Разгоравшаяся Первая мировая война помешала продолжать поисковые работы. Разобрав по приказу капитана 2 ранга Синицына аэроплан, 23 сентября Я.И. Нагурский и Е.В. Кузнецов возвратились на «Печоре» в Архангельск. Оттуда Ян Иосифович отправился в Санкт-Петербург, в Главное гидрографическое управление, чтобы отчитаться о проделанной работе и сосавить рапорт. В 1915–1916 гг. в журналах «Воздухоплавание» и «Записки по гидрографии» появились публикации с подробным описанием полётов Я.И. Нагурского и анализом возможностей применения авиации в полярных исследованиях. Объёмистую брошюру издал и начальник ГГУ М.Е. Жданко – один из убеждённых сторонников развития полярного воздухоплавания. В сохранившемся архивном «Рапорте морского лётчика,



поручика по Адмиралтейству Нагурского начальнику Главного гидрографического управления» от 1 октября 1914 г., в частности, так описывались особенности полётов в Арктике и оценивались перспективы развития Полярной авиации:

«После произведённых мною полётов у Новой Земли я отметил следующее, что может сослужить пользу для будущей авиации в арктических странах.

В воздушных слоях температура также изменчива в отрицательную сторону по сравнению с низкими слоями. Аэронавт Андрэ, который совершил научное путешествие к полюсу, утверждал, что ближе к полюсу температура верхних слоев воздуха должна быть положительной по отношению к низшим слоям. Это предположение оказалось неверным.

10.
Карта полётов
Я.И. Нагурского над
архипелагом Новая Земля
в 1914 году

В Северном Ледовитом океане очень часты изменения направления ветров, а также изменения направления ветров по небольшим расстояниям. Пролетая расстояние 220 вёрст, я встречал три-четыре направления ветра.

Часты туманы и облачность.

В летнее время полёты возможны круглые сутки ввиду полного света ночью. Самым лучшим месяцем для летания в Северном Ледовитом океане, по сличению мной метеорологических данных, считаю май и июнь месяцы.

Контур берега Новой Земли в некоторых местах не сходен с картою.

Следующие экспедиции следует снабжать гидроаэропланом, как можно более портативным, дабы легко помещался на судне, позволял быструю разборку и сборку и был как можно более грузоподъёмен. Особое внимание следует обратить на поплавки, которые должны иметь, по крайней мере, три продольных шпангоута. Имея крепкие поплавки с добавочными колёсами, можно остановиться на одном шасси.

Следует брать запасные поплавки и побольше винтов: за один месяц моего летания лопнуло два винта. Гидроаэроплан следует иметь выкрашенным в красный цвет, как более заметный среди белого.

Летчик, идущий в экспедицию, должен обратить особое внимание на верхнюю одежду: сапоги должны быть особенно теплые и непромокаемые, куртку следует делать на гагачьем или лебяжьем пуху, поверх которой иметь романовский полушубок, брюки должны быть меховые, меховая шапка, жёлтые очки и две пары шерстяных перчаток.

В полёт следует забирать с собой следующее: винтовку с патронами, моток стального троса, который необходим для укрепления аппарата, а также для других целей ... Следует иметь с собой дымные ракеты с парашютами на случай дабы привлечь внимание, все необходимые запасные части мотора, малый инструмент и провизию.

Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно, и авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу в следующих случаях: при рекогносцировках льдов, в открытии новых земель, нахождении и нанесении на карту подводных преград, препятствующих судоходству. С высоты хорошо видны все рифы, банки, отмели.

Фотографии сверху могут дать точные данные для исправления и дополнения карт.

Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячеверстным расстоянием, какое нужно преодолеть, полным преград и самых тяжелых условий...



11.
Первый полярный летчик
Я.И. Нагурский

Авиация, как колоссально быстрый способ передвижения, есть единственный способ для разрешения этой задачи».

Удивительно, что ещё в 1914 г. Я.И. Нагурский вполне серьёзно задумывался о полёте к вершине планеты: «...Если бы мотор был сильнее, сил 90–100, то можно было бы забрать с собой провизии на два месяца. Если бы к этому ещё прибавить склады с бензином и маслом на Панкратьевых островах, на мысе Желания и на Земле Франца-Иосифа, то можно было бы лететь к Северному полюсу».

Но затянувшаяся Первая мировая война отодвинула реализацию идеи авиационного освоения Арктики на целых два десятилетия. Позже, когда приарктические государства приступили к организации авиатранспортного сообщения на Севере, опыт Я.И. Нагурского внимательно изучали и в России, и за рубежом.

Сам Ян Иосифович после возвращения в столицу приказом главнокомандующего 6-й армией от 20 мая 1915 г. был произведён в штабс-капитаны, а 6 июля переведён на Балтийский флот. Некоторое время он служил на авиатранспорте «Орлица» (прообраз современных авианосцев в русском флоте), потом – на 2-й авиационной станции Управления морской авиации и воздухоплавания в Кильконде на о. Эзель, где ему довелось испытывать новые гидроаэропланы и получить звание лейтенанта.

Через два года после своей арктической эпопеи морской лётчик Я.И. Нагурский снова привлёк внимание общественности. Возвращаясь с задания из Ревеля в Кильконд на остров Эзель, **17 сентября 1916 г. он первым в мире на**



12.
*Летающая лодка М-9
конструктора
Д.П. Григоровича*

летающей лодке М-9 (кодовый номер Щ.С. 40) выполнил в одном полёте две «мёртвые петли» (петли Нестерова). Вот как об этом докладывал в тот исторический день Ян Иосифович своему командованию: *«На высоте 200 метров у Ундвы встретил грозовую тучу с сильным шквалом. Аппарат неожиданно поставило на попа, движению штурвала вперёд аппарат не послушался, тогда взял на себя и сделал мёртвую петлю. Не отдал вовремя штурвал, аппарат вторично стал на попа, пришлось сделать вторично мёртвую петлю. Механика (унтер-офицер Годовиков – Авт.) выкинуло, и он застрял головой в моторной раме, я удержался за штурвал. Сиденье механика улетело, а также инструменты, находившиеся под сиденьем: два ручника, две отвёртки, напильник и бюретка. После второй мёртвой петли аппарат выровнял на 50 метрах. Не сделав мёртвой петли, угробил бы механика, себя и аппарат (в это время Годовиков, который не был привязан, выпал из кабины и в верхней точке петли едва смог удержаться за крыло. – Авт.). У механика незначительные ушибы головы».*

Через три дня Я.И. Нагурский сообщил о произошедшем в Императорский всероссийский аэроклуб: *«Имею честь уведомить, что 17 сентября сего года мною впервые на гидроплане летающая лодка завода Щетинина типа М №9 проделаны мёртвые петли. До сих пор как за границей, так и у нас придерживались мнения, что мёртвые петли возможно проделывать на сухопутных аппаратах, как более лёгких и с меньшим сопротивлением. Мною проделаны мёртвые петли на морском аппарате тяжёлого типа (на практике – среднего. – Авт.) и при полной нагрузке. Вес аппарата около 100 пудов. Нагрузка составляла 27 пудов. Прошу о зачислении этого первенства за мною.*

Подписал: Бывший ученик Аэроклуба лейтенант Нагурский.

20 сентября 1916 г. Адрес: Остров Эзель, Кильконд».

31 января 1917 г. в письме №6 великому князю Александру Михайловичу член ревизионной комиссии Всероссийского аэроклуба Василий Карп писал: *«Имею счастье всеподданнейше доложить Вашему Императорскому Высочеству, что в заявлении 20 сентября минувшего года лейтенант Нагурский сообщил Императорскому всероссийскому аэроклубу, что 17 сентября того же года им была сделана впервые в истории авиации «мёртвая петля» на гидроплане завода Щетинина М-9.*

До настоящего времени у нас и за границей существовало мнение, что «мёртвые петли» возможны лишь на сухопутных аппаратах...

Означенный рекорд был утверждён Советом Императорского всероссийского аэроклуба по журналу от 12 ноября 1916 г. за №192 как мировой, о чём одновременно сообщено во все воздухоплавательные учреждения империи для регистрации, в журнал «Воздухоплаватель» для публикации и г-ну председателю Международной авиационной федерации (ФАИ) его императорскому высочеству принцу Роллан-Бонопарту для записи за нами рекорда и сообщения во все федеральные воздухоплавательные организации дружественных и нейтральных держав».

К августу 1917 г. Я.И. Нагурский совершил с о. Эзель более 100 боевых вылетов на патрулирование и «охоту» за немецкими транспортом, перевозившими железную руду из Швеции, перехват дирижаблей – «цепелинов» и самолётов противника, за что был удостоен нескольких орденов.

Поразительно, но пройдёт ровно 24 года, и 8 августа 1941 г. именно с этого острова советские морские лётчики нанесут первый воздушный удар по Берлину.

Во время одного из воздушных боёв над водами Рижского залива «Фарман» Яна Иосифовича был подбит, но ему вместе с механиком удалось выпрыгнуть. Раненый командир экипажа сумел надуть резиновую лодку, что позволило авиаторам продержаться в воде несколько часов, пока их случайно не подобрала оказавшаяся поблизости русская подводная лодка и доставила в рижский госпиталь.

О том, что лётчика сбили, узнали сослуживцы Нагурского, которые сообщили об этом на его родину в польский г. Вроцлавек, и мать оплакала сына. А вот о последовавшем затем счастливом спасении стало известно немногим. В то время как он лежал в госпитале, утвердилось мнение, будто бы Ян Иосифович погиб в 1917 году. Не случайно, позже в предисловии к своей автобиографической книге он написал: «Я жив, однако!» По выздоровлении Я.И. Нагурский некоторое время служил в Управлении морской авиации, а затем в должности начальника учебного отряда в Морской школе воздушного боя и высшего пилотажа.

Россия достойно оценила заслуги своего первого полярного воздушного разведчика. За арктическую эпопею, усердную службу и участие в боевых действиях Ян Иосифович был награждён орденами Святой Анны IV степени, Святого Владимира с мечами и бантом и Святого Станислава II степени. После Октябрьской революции знаменитый русский авиаконструктор И.И. Сикорский советовал Нагурскому перебраться в Америку, но тот отказался. Вскоре, в 1918 г., Ян Иосифович уехал из Петрограда навестить родителей в обретшую независимость Польшу, где и остался навсегда.

13.
*Встреча первых
покорителей неба
Арктики. Б.Г. Чухновский
(слева) и Я.И. Нагурский.
1956 г.*



Любопытно, что полёты в Арктике с Я.И. Нагурским не прошли бесследно и для его авиамеханика – Евгения Владимировича Кузнецова. По возвращении из экспедиции он воевал, стал полным Георгиевским кавалером и добился своего – окончил Ораниенбаумскую школу морской авиации, по окончании которой стал разведчиком. В начале 1917 г. окончил Морскую школу воздушного боя и высшего пилотажа (возможно, не без содействия Я.И. Нагурского) в Красном Селе. Службу проходил в отряде истребителей под Ревелем на том же Балтийском флоте, воевал с немцами. В октябре того же года перешёл на сторону революции. Славился своими боевыми делами на Петроградском фронте, на Севере, где сражался до конца 1919 г. в составе дивизиона истребителей и стал мастером пилотажа. 2 апреля 1920 г. Е.В. Кузнецов погиб в Петергофе при испытании самолёта.

А Я.И. Нагурский по протекции своих родственников в Польше поступил на работу на сахарный завод. Затем переехал в Варшаву, работал в конструкторских бюро сахарной и нефтяной промышленности, женился. В это время на родине его практически забыли, а в СССР считали погибшим из-за потери документов в хаосе Гражданской войны (этот факт был отражён даже в «Большой Советской энциклопедии»). Я.И. Нагурский пережил Вторую мировую войну и продолжал работать инженером-конструктором и руководителем конструкторского бюро в Гданьске и Варшаве.

В Польше Я.И. Нагурского обнаружил писатель Чеслав Центкевич, и в июле-августе 1956 г. «первому крылатому полярному герою» удалось побывать в СССР. По приглашению начальника Главсевморпути (ГУСМП) В.Ф. Бурханова и известных полярных лётчиков М.И. Шевелёва, И.П. Мазурука, Б.Г. Чухновского, В.В. Малькова, М.В. Водопьянова, А.А. Лебедева, А.П. Старова, Б.С. Осипова, А.Н. Соляника и

других Я.И. Нагурский вместе с женой А. Нагурской прибыл в Москву. После посещения Управления Главсевморпути ММФ СССР Ян Иосифович 12 августа в 16 часов был приглашён на дачу к М.В. Водопьянову, где собрались все известные советские арктические лётчики. Потом состоялась поездка Я.И. Нагурского в Ленинград и Одессу, где, как и в столице, его встречали как настоящего героя. Не случайно, по признанию первого советского полярного аса Б.Г. Чухновского, Ян Иосифович стал для многих из его товарищей *«крёстным отцом в Арктике»*. Борис Григорьевич говорил: *«Полёты Нагурского – свидетельство большого мастерства и необычайной смелости... Кажутся маловероятными полёты, по существу, на авиетке, без знания метеообстановки на трассе, без радиосвязи, с ненадёжным мотором, без наземного обслуживания и, что, пожалуй, самое существенное, без приборов слепого полёта, отсутствие которых грозит любому самолёту срывом в штопор или падением после вхождения в туман или облачность, т.е. во всех случаях потери лётчиком видимого горизонта»*.

Ян Иосифович Нагурский скончался в Варшаве 9 июня 1976 г., в возрасте 88 лет. Именем пионера русской полярной авиации по предложению известного лётчика И.П. Мазурука были названы мыс и бухта в северной части острова Земля Александры в архипелаге Земля Франца-Иосифа. Долгие годы на том же острове действовали и одноименные гидрометеорологическая полярная станция Госкомгидромета СССР и вспомогательный аэродром Дальней авиации. С мая 2007 г. там создано и функционирует пограничное отделение «Нагурское» Погранслужбы ФСБ России.

1.2. Забытое имя

Мало кому известно, но параллельно, в одно и то же время с полётами Я.И. Нагурского на Новой Земле в восточной Арктике готовилась и вторая воздушная экспедиция.

Дело в том, что в 1910–1915 гг. на трассе Северного морского пути на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» работала Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, которую сначала возглавлял полковник корпуса флотских штурманов И.С. Сергеев, а после его болезни, с июля 1913 г. – видный гидрограф, геодезист и исследователь Арктики капитан 2-го ранга Б.А. Вилькицкий. Анализируя результаты своей работы в навигацию 1913 г., он пришёл к выводу, что экспедиция могла бы работать со значительно большим эффектом, если бы суда выбирали себе путь во льдах, используя рекомендации лётчика, оце-



14.

Гидрограф, геодезист,
исследователь Арктики
капитан 2-го ранга

Б.А. Вилькицкий.

В 1913 году назначен
командиром л/п «Таймыр»
и помощником начальника

гидрографической
экспедиции Северного
Ледовитого океана.

В 1920 году эмигрировал
в Англию. В 1923–1924
годах по приглашению

внешнеторговых
организаций СССР
участвовал в подготовке

и проведении 3-й и 4-й
Карских товарообменных
экспедиций. Умер в

Брюсселе в 1961 году.

В 1996 году прах Бориса
Андреевича Вилькицкого

был перезахоронен на

Смоленском кладбище

Санкт-Петербурга

нивавшего с высоты полёта ледовую обстановку на больших пространствах. Эта идея Б.А. Вилькицкого нашла отклик в Морском министерстве, и весной 1914 г. за границей был приобретён французский поплавковый гидросамолёт «Фарман». Его доставили во Владивосток, собрали, облетали и установили на ледокол «Таймыр». Вот что писал в своих воспоминаниях, относящимся к этому периоду, врач экспедиции Л.М. Старокадомский: *«Впервые с нами отправлялся в плавание лётчик. На «Таймыр» погрузили гидросамолёт. Вряд ли кого-нибудь из современных лётчиков порадовала бы перспектива летать над ледяными просторами Арктики на такой машине. Но в 1914 году лётное дело ещё только начинало развиваться, и на свой гидроплан экспедиция возлагала большие надежды. Предполагалось, что в трудных условиях самолёт поможет выяснить обстановку, определить границы льда, найти путь для обхода ледяной преграды»*. Пилотировал гидроплан инженер-механик капитан 2-го ранга Дмитрий Васильевич Александров (по другим данным – Дмитрий Николаевич).

Д.В. Александров родился 21 января 1877 года. В 20 лет пошёл на военную службу. В ходе Русско-японской войны 1904–1905 гг. оборонял Порт-Артур. В 1911 г. окончил авиашколу во Франции, где получил диплом лётчика под №472. В том же году был прикомандирован к авиашколе при отделе Воздушного флота и участвовал в Санкт-Петербургских и Киевских манёврах. В 1912 г. он уже помощник начальника Восточного района, наблюдательных постов и станций Балтийского моря, а в 1913 г. – командир испытательной станции для гидропланов в Санкт-Петербурге. В его аттестации в разное время отмечалось: *«Прекрасный механик с большим опытом и знаниями... Общеобразованный и достаточно начитанный... Прекрасно себя держит с начальством, подчинёнными и сослуживцами... Не пьёт., не курит...»*

«Несмотря на то, что (Александров. – Авт.) впервые оказался начальником (авиастанции. – Авт.), имеющим в подчинении флотских офицеров, и несмотря на предубеждение последних, сумел не только удержаться на высоте положения, но даже своим влиянием сгладил трения, бывшие между некоторыми офицерами».

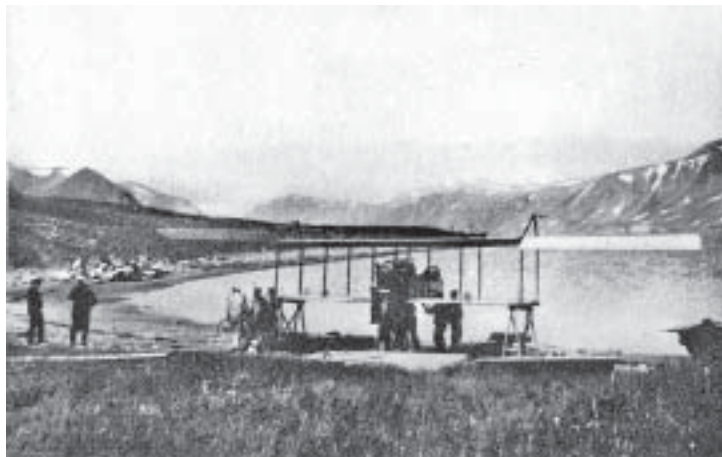
На тот момент грудь 37-летнего лётчика украшали два российских боевых ордена: Св. Анны III степени с мечами и бантом и Св. Владимира VI степени с мечами и бантом и один шведский – орден Меча.

1 августа 1914 г. экспедиция Б.А. Вилькицкого добралась из Владивостока до залива Провидения. Там в бухте Эммы было решено испытать «Фарман». Для этого его по частям

перевезли на берег, где и собрали. На утро при тихой ясной погоде хрупкая летающая лодка, пилотируемая Д.В. Александровым с механиком Тыркаловым, отделилась от воды, но тотчас же снова села. При повторном взлёте у машины сломалась хвостовая ферма с рулевой частью. Аппарат отбуксировали к берегу, вновь разобрали и погрузили на «Таймыр». Предполагалось поломанные части заменить в Америке, при заходе парохода в Ном (штат Аляска). Но началась Первая мировая война, и планы были пересмотрены.

Тем не менее, **Дмитрий Васильевич Александров стал вторым российским лётчиком, поднявшимся в небо Заполярья.**

В марте 1915 г. Д.В. Александров возобновил свою деятельность. Несмотря на неудачи, он не терял веры в летательный аппарат и решил использовать его хотя бы в качестве аэросаней во время зимовки экспедиции у побережья Таймырского полуострова. Но и эта попытка окончилась аварией. Машина с трудом пробежала всего несколько десятков метров и остановилась. У неё сломались две передние стойки, соединявшие лыжи с фюзеляжем. Гидроплан отвели обратно в аэропланную палатку. Д.В. Александров был очень огорчён таким исходом эксперимента, но не остановился на этом. Вместе с механиком он снял мотор с аэроплана и смонтировал его на самодельных санях. Новый агрегат хорошо зарекомендовал себя во время обследования малоизученного залива Гафнера на побережье Таймырского полуострова. 1 июня туда отправилась описная партия в составе лейтенантов Н.И. Евгенова и Б.В. Лаврова, а также четырёх матросов. Всё их снаряжение перевезли на аэросанях. По ровному плотному снегу вместе с прицепом они развивали скорость до 20 километров в час.



15.
Сборка самолета
«Фарман» в бухте
Провиденция. 1914 г.

После этого успеха Д.В. Александрова назначили руководителем береговой партии из 39 членов экипажей «Таймыра» и «Вайгача», которых отправили пешком в селение Гольчиху, расположенное в низовьях Енисея. Пройдя в сложных условиях по морскому льду и тундре почти 700 километров, отряд успешно достиг точки назначения.

После завершения Гидрографической экспедиции в 1915 г. Дмитрий Васильевич вернулся на Балтику в 1-й флотский экипаж и 11 января 1916 г. был награждён очередным орденом Св. Анны II степени с мечами и бантом. Но развившаяся близорукость не позволила ему продолжить лётную карьеру. В июне 1917 г. он покинул ряды морской авиации, создал Морской ударный батальон и отбыл в действующую армию на Западный фронт. Батальон получил название Ревельского и вошёл в состав 141-го пехотного Можайского полка. 10 июля 1917 г. Д.В. Александров пал смертью храбрых в бою с германскими войсками у деревни Золотая Горка юго-западнее г. Двинска.

1.3. Борьба за Крайний Север

Исследования Арктики, проводимые в России до Октябрьской революции 1917 г., не имели плановой основы и носили эпизодический характер. С приходом к власти партии большевиков серьёзные изменения претерпели структуры центральной и местной администраций на Крайнем Севере, поставившие своей целью освоение региона.

Так, 5 февраля 1918 г. был издан декрет Совета Народных Комиссаров (СНК) о национализации морского и речного флота. В марте в Москве была образована Комиссия по созданию «Великого Северного пути». Планировалась посылка транспортных пароходов из Архангельска в Сибирь для доставки оттуда хлеба. А 2 июля того же года В.И. Ленин подписал постановление СНК об ассигновании 1 млн. рублей на гидрографическую экспедицию по исследованию Северного Ледовитого океана. Для содействия ей был создан специальный комитет, на который возлагалась задача, ставшая впоследствии основополагающей для всех работ в Арктике, – *«всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного морского пути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи...»*. Для выполнения этой задачи необходимо было осуществить целый цикл научно-исследовательских работ.

Однако этим проектам полностью воплотиться в жизнь было не суждено. В стране разгорелась Гражданская война, и началась интервенция. Уже 6 июля 1918 г. на Север втор-

глись войска Великобритании, США и Франции, подписавших соглашение о «совместных действиях» «в деле обороны Мурманского края от держав германской коалиции».

На Востоке вооружённый поход против Советской России возглавил известный в прошлом арктический исследователь адмирал А.В. Колчак, который также уделял большое внимание вопросам освоения Северного морского пути. Политические события, происходившие в Сибири, вынудили его обратить внимание на судоходство в этом регионе. Действующая морская трасса от Архангельска до устьев Оби и Енисея позволяла решить для его армии сразу две стратегические задачи. Установить надёжную связь между северным и восточным фронтами и обеспечить белые войска поступавшим из Англии и Франции оружием, боеприпасами и другим снаряжением. А на обратном пути вывозить из Сибири товары местных кооперативов и прежде всего необходимое Архангельску продовольствие. 21 мая 1919 г. Временное правительство Северной области принимает постановление «Об учреждении Междуведомственной Комиссии по организации Морской экспедиции в Сибирь», позже – Комитета Северного морского пути («Комсеверопуть») во главе с генерал-майором А.В. Поповым. Перед Комитетом ставились задачи продолжения исследовательских работ в Арктике, осуществления товарообменных экспедиций из стран Европы и европейской части России в Западную Сибирь («Карские экспедиции»), а также по переброске военных грузов. В 1919 г. Карскую экспедицию возглавил ставший уже контр-адмиралом Б.А. Вилькицкий. В ней принимало участие 7 речных судов и 19 барж, доставивших из низовьев Оби в район бухты Находка 10756 тонн различных грузов, предназначавшихся для Архангельска и частично для экспорта за границу. В то же время на морском участке работали 9 судов, которые перевезли 2690 тонн грузов, в том числе военного назначения – 1600 тонн, остальные принадлежали кооперативам и предназначались для жизнеобеспечения населения. После разгрома колчаковского движения «Комсеверопуть» самоликвидировался.



16.
Несколько гидросамолётов «Фейри» F-III, захваченных в 1919 году у английского экспедиционного корпуса под Архангельском, были переданы в авиаотряд известного лётчика Б.Г. Чухновского



17.
*Вымпел судов
«Плавморина»
с изображением
созвездия Персея.*

В январе 1919 г. в РСФСР было создано первое научное учреждение для изучения Арктики – Комиссия по изучению Севера при Высшем Совете народного хозяйства (ВСНХ), которую 4 марта следующего года преобразовали в Северную научно-промысловую экспедицию при Научно-техническом отделе ВСНХ. Её руководителем стал горный инженер Р.Л. Самойлович, а в Учёный совет входили выдающиеся учёные: Л.С. Берг, И.М. Дерюгин, президент Академии наук А.П. Карпинский, Н.М. Книпович, А.Е. Ферсман, Ю.М. Шокальский. В задачи экспедиции вошли планирование и координация всех научно-исследовательских работ, осуществлявшихся различными организациями в северных районах. Уже в 1925 г. на базе Северной научно-промысловой экспедиции был создан Институт по изучению Севера при Научно-техническом управлении ВСНХ.

Вторым научным арктическим центром стал организованный в Москве при Наркомпросе Плавучий морской институт – «Плавморин». Декрет СНК о его создании В.И. Ленин подписал 10 марта 1920 года. В нём говорилось, что «Плавморин» создаётся с целью *«всестороннего и планомерного исследования северных морей, их островов и побережий, имеющих в настоящее время государственное важное значение»*. В составе Плавучего морского института работали следующие отделения: биологическое, гидрологическое, метеорологическое и геолого-минералогическое. Институт получил в своё распоряжение судно «Персей» и сосредоточил свои исследования в Северном Ледовитом океане с его морями (главным образом Белое, Баренцево, Норвежское), устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями РСФСР.

Это стало возможным благодаря тому, что 20 февраля 1920 г. части Красной Армии торжественно вступили в Архангельск. Одновременно в Мурманске победило восстание большевиков-подпольщиков. Однако первое, с чем столкнулись представители советской власти на Севере, был вопрос о сухопутной и морской границах. В условиях, когда на большинство полярных территорий, включая острова и архипелаги, претендовали Норвегия, Финляндия, Великобритания и Канада, Наркомату иностранных дел пришлось срочно искать пути их юридического закрепления за Советской Россией. И 24 мая 1921 г. вышел декрет Совнаркома РСФСР «Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом и Белом море». Согласно нему, зону советских территориальных вод расширили до 12 миль. Вслед за Белым и Баренцевым морями положение о 12-ти мильной зоне было распространено и на всю остальную



18.
*Гидросамолёт М-24 на
берегу Северной Двины.
Первый экземпляр
самолёта в 1922 году
испытал Б.Г. Чухновский*



19.
Самолет «Сопвич»
на лыжах

часть морской границы страны. Это позволило провести в июле-октябре 1924 г. успешную операцию по восстановлению суверенитета СССР над о. Врангеля и установлению границы в восточной части Арктики.

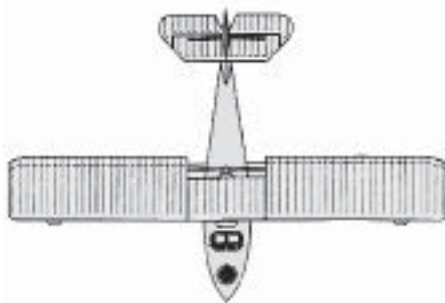
20 апреля 1920 г. в России вновь появился Комитет Северного морского пути, но в отличие от Комитета А.В. Колчака, советский аналог получил несколько иное название – «Комсеверпуть». Положение о нём было утверждено на заседании Сибирского революционного комитета в Омске (председатель – Смирнов, управделами – Цветаев), где говорилось, что *«Сибревком, придавая огромное значение Северному пути для товарообмена с заграницей, считает необходимым изучать эти пути и наладить использование Северного пути для целей товарообмена в полной мере»*. «Комсеверпуть» в 1920–1929 гг. возглавлял председатель Ф.И. Локацков, который занялся объединением деятельности всех распылённых по ведомствам организаций. В его составе были созданы 7 отделов: товарообменный, порто-строительный, научный, сметно-финансовый, гидрографический, общий и транспортный. По замыслу организаторов, Северный морской путь (СМП) Сибири должен был стать постоянно действующей артерией практической связи с Европой, Америкой и Японией с транспортировкой грузов через устья рек Обь и Енисей. Для обустройства СМП снаряжалась Обь-Енисейская гидрографическая экспедиция из 220 человек к устью реки Лена. Благодаря ей, во взаимодействии с «Сибпочтелем» уже через год появились 2 линии радиосвязи, позволившие *«получить замкнутый круг радиотелеграфной и телеграфной связи Омск–Обдорск–Диксон–Усть-Енисейский порт–Дудинка–Красноярск–Омск»*. А *«безопасность плавания в соответствующих частях*

Северного морского пути обеспечивали» гидрометеостанции, имевшиеся при радиостанциях.

В дополнение к «Комсеверпути» существовала и ещё одна организация, осуществлявшая управление плаванием грузовых судов между Европой и Сибирью, – английское акционерное общество развития торговли с СССР «Аркос», учреждённое в Лондоне и подчинявшееся Наркомату торговли.

С 1920 г. начались ежегодные плавания из Архангельска и Мурманска в устья Оби и Енисея, получившие название Карских экспедиций. Они положили начало регулярным плаваниям через Карское море. Только в ходе первой экспедиции из Сибири было вывезено 11 тысяч тонн хлеба и других продо-вольственных и промысловых грузов. Характерно, что в то время лоций и морских карт арктических морей ещё не существовало (к примеру, первая лоция Карского моря появилась только в 1930 г.). В 1921 г. начала работать Усть-Ленская экспедиция во главе с Н.И. Евгеновым, на Таймыре в районе Норильска продолжалась деятельность геолого-разведочной экспедиции Н.Н. Урванцева. В 1922 г. на базе Усть-Енисейского отряда было образовано Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и устьях сибирских рек. В том же году уполномоченным Совета труда и обороны (СТО) по Карскому морю был назначен Г.Д. Красинский, а также состоялось сложное плавание гидрографического судна «Метель» из Петрограда в Карское море под руководством К.К. Неупокоева. В навигацию 1923 г. на просторы Северного морского пути вышли сразу несколько крупных экспедиций, десятки судов, координацию работ которых осуществлял будущий Институт по изучению Севера во главе с доктором географических наук Р.П. Самойловичем. В том же году возобновила свою деятельность Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под руководством Н.Н. Матусевича. Первым её шагом стала организация геофизической обсерватории в восточной части пролива Маточкин Шар на Новой Земле. На зимовку осталось 10 человек во главе с Н.П. Кнюпфером. С 1923 г. начались регулярные, так называемые Колымские, рейсы пароходов из Владивостока на Колыму, а с 1927 г. – в бухту Тикси и в устье Лены. Осуществлялся вывоз с Енисея за границу больших объёмов древесины.

В 1921 г. за подписью В.И. Ленина была создана Гидрометеорологическая служба РСФСР, преобразованная в 1929 г. в Гидрометеорологический комитет (ныне – Росгидромет). Начиная с 1923 г. в течение всего лишь десяти лет на побережье и островах Северного Ледовитого океана было построено



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ «Савой» С-16бис, 1924 г.

Двигатель	«Фиат» А-12бис
Мощность двигателя, л.с.	330
Взлетная масса, кг	2500
Масса пустого самолета, кг	1750
Крейсерская скорость, км/час	185
Практический потолок, м	3500
Дальность полета, км	550
Длина самолета, м	9,97
Размах крыльев, м	15,5
Площадь крыльев, м²	82,0
Экипаж, чел.	2-3

19 полярных радиометеорологических станций. В это время в научном и повседневном обиходе прежнее название «Северо-восточный проход» стало полностью вытесняться понятием «Северный морской путь».

Основные задачи по его освоению были определены постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 2 февраля 1924 г. и изложены в Положении о Комитете содействия народностям северных окраин. Они сводились к «выяснению, разработке и проведению мероприятий для хозяйственно-экономического подъёма, в частности, имеющих целью поддержание и улучшение путей и средств сообщения на северных окраинах и способствующих урегулированию торговли и обмена в названных районах».

Для освоения наиболее отдалённого о. Врангеля, лежащего на границе Восточно-Сибирского и Чукотского морей, и утверждения над ним суверенитета Советского Союза 20 июля 1924 г. из Владивостока была направлена Особая гидрографическая экспедиция. Решение об этом было принято на основании директивы командования РККФ и Главного гидрографического управления №72145/с от 3 июня того же года. Экспедицию возглавил известный российский исследователь, бывший полковник корпуса гидрографов, а в последнее время начальник Управления безопасности кораблевождения Дальнего Востока Б.В. Давыдов. Будучи капитаном гидрографического судна «Таймыр» до революции Борис Владимирович провёл несколько экспедиций на Тихом океане, где исследовал побережье от Охотского моря до р. Колымы. На этот раз в подчинение Б.В. Давыдову была выделена канонерская лодка «Красный Октябрь» с 80-ю военными моряками.

Сх. 2.

Летающая лодка С-16бис. Несколько экземпляров были закуплены в 1923 году в Италии. После опытной эксплуатации купили ещё 50 машин, которые применялись на Чёрном море и Балтике до 1931 года. Позже несколько штук передали в Управление Полярной авиации Главсевморпути

Это обстоятельство определялось тем, что на остров открыто претендовали Великобритания, её доминион Канада и США. В 1923 г. туда на шхуне «Дональдсон» американского исследователя Стефенссона прибыла партия переселенцев и подняла флаг Соединённых Штатов. А в июле следующего года на о. Врангеля из Номы на Аляске вышли лёгкий крейсер «Беер» и китобойная шхуна «Герман». По сообщениям американской печати, целью этой акции было провозглашение «прав» США на остров.

Не случайно, в предписании командования Морских сил Дальнего Востока, выданном начальнику советской экспедиции, было особо подчёркнуто: *«При неизбежности столкновения, вызываемого противодействием иностранцев (американцев) основной цели экспедиции, действовать в зависимости от фактического соотношения сил обеих сторон вплоть до ареста экипажа американского судна. Если на острове окажется чужой флаг, его следует убрать, мачту срубить...»*.

Но из-за технических поломок и сложной ледовой обстановки американские корабли к о. Врангеля пробиться не смогли и довольствовались поднятием национального флага 4 октября 1924 г. на о. Геральд, расположенном в 70 километрах к востоку от намеченной цели.

«Красному Октябрю» повезло больше. 19 августа корабль достиг о. Врангеля, где в течение четырёх дней тихоокеанцы арестовали 13 эскимосов во главе с американцем Уоллесом и водрузили советский флаг над островом. После чего они погрузили на канонерку заготовленные запасы пушнины, научную документацию, геологическую коллекцию и пленников и доставили их на Аляску. Попутно на посту у мыса Дежнёва экипаж «Красного Октября» допросил ещё одного американца – геолога Карпене, проживавшего там вместе с чукчами. Он показал морякам следы пребывания на советской земле моряков крейсера «Беер»: астрономический знак и временки. Нарушитель был также отправлен на родину.

23 октября «Красный Октябрь», успешно выполнив правительственную задачу, благополучно прибыл во Владивосток. Ему была устроена торжественная встреча. В честь этой героической экспедиции молодого советского флота экипаж канонерской лодки 30 июля 1925 г. был награждён Почётным революционным Красным Знаменем ВЦИК СССР. А через два месяца в связи с кончиной Б.В. Давыдова кораблю было присвоено его имя.

4 ноября 1924 г. правительство СССР направило официальному Вашингтону специальный меморандум, где обратило внимание американских властей *«на нарушение*

территориальных прав Союза со стороны иностранцев, находящихся у северного побережья Сибири» и потребовало от них впредь строго руководствоваться «общими принципами международного права и договорными обязательствами».

В мае-августе 1926 г. в Чукотское море на сухогрузе «Ставрополь» была направлена очередная экспедиция под руководством уполномоченного Далькрайисполкома «по управлению островами Северного Ледовитого океана Врангеля и Геральда с местопребыванием на острове Врангеля» Г.А. Ушакова.

Незадолго до этого события, 15 апреля 1926 г., стремясь закрепить свои права и границы в Арктике, Президиум ЦИК СССР издал постановление, в котором отмечалось, что «*объявляются территорией Союза ССР все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенные в Северном Ледовитом океане к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса в пределах между меридианом 32 градуса 14 минут 35 секунд восточной долготы от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-Губы через триангуляционный знак на мысе Кекурском и меридианом 168 градусов 49 минут 30 секунд западной долготы от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна группы островов Диомиды в Беринговом проливе*». Принятые меры позволили СССР упредить посягательства на его территории со стороны Норвегии, Дании, США и Англии.



20.
В ожидании результата
ледовой разведки

22 сентября того же года к архипелагу Земля Франца-Иосифа подошёл советский ледокол «Красин» и руководители похода Р.Л. Самойлович и П.Ю. Орас водрузили на нём государственный флаг СССР.

В 1926 г. «Комсеверпуть» перешёл в ведение Наркомата внешней и внутренней торговли СССР (НКВВТ). А 15 апреля 1928 г. постановлением СТО при СНК СССР Комитет Северного морского пути при Сибревкоме был ликвидирован. Этим же документом в системе НКВВТ на базе бывшего Комитета в целях *«расширения вывоза Северным морским путём из северных областей Сибирского края и Крайнего Севера Тобольского округа Уральской области, тяготеющих к этому направлению, содействия освоению и разработке естественных богатств, изыскания и осуществления новых видов экспорта из районов Сибири, где этот вывоз не может быть осуществлён другими путями, планомерного использования и всестороннего оборудования Северного морского пути для превращения его в артерию постоянной нормальной связи названных местностей с Европой»* создали Северо-Сибирское Государственное акционерное общество промышленности и транспорта (АО «Комсеверпуть»).

Правление Общества, которое стало первой на Севере комплексной организацией, объединяющей хозяйственные, транспортные и научные функции, разместилось в Новосибирске. Среди основных задач Общества было развитие зверобойного промысла, лесоперерабатывающей, рыбодобывающей и других отраслей промышленности. Так, в 1929 г. под руководством Б.В. Лаврова (позже, в 1933–1934 гг. – начальник первой Ленской экспедиции, проложившей морскую



21.
*«Георгий Седов»
отходит от причала*

дорогу в Якутию, за что 25 июля 1934 г. был удостоен ордена Ленина. Был членом коллегии Главсевморпути – возглавлял управление по развитию хозяйства и культуры народов Севера. В 1935–1936 гг. – директор Института экономики Севера, в 1936–1939 гг. – начальник треста «Нордвикстрой» ГУСМП. Репрессирован в 1938 г., умер в тюрьме в 1942 г., посмертно реабилитирован в 1956 г.) началось строительство лесозаводов и крупнейшего лесоэкспортного порта в Игарке. Уже в 1933 г. через данный порт было отгружено на морские суда 23154 стандарта леса. АО «Комсеверпуть» разрабатывало курейский и ногинский графиты, уголь на Нижней Тунгуске, организовывало зверобойный промысел в заливе Гыдойма и рыбный промысел в Усть-Енисейске, развивало в низовьях Оби и Енисея, построило рыбоконсервный завод в Усть-Енисейске, развивало сельское хозяйство для создания местной продовольственной базы и выполняло другие работы.

31 июля 1928 г. постановлением СНК СССР была создана Комиссия для организации и финансовой проработки пятилетнего плана научно-исследовательских работ в арктических владениях Союза ССР (Арктическая комиссия). Её возглавил профессиональный военный, заместитель председателя Реввоенсовета СССР – наркома по военным и морским делам С.С. Каменев. И это было не случайным. В тот период продолжились попытки со стороны ряда стран, и прежде всего Норвегии и Италии, установить свои права на советские арктические территории.

Чтобы предотвратить их, на Землю Франца-Иосифа, согласно постановлению СНК от 5 марта 1928 г., на ледоколе «Георгий Седов» была направлена экспедиция во главе с О.Ю. Шмидтом. Отто Юльевич имел мандат правительственного комиссара северных земель. Уже 29–30 августа советские посланники завершили на архипелаге строительство самых северных геофизической обсерватории и радиостанции.

Через два года, выполняя постановление Совнаркома от 31 июля 1928 г., Арктическая комиссия организовала силами Института по изучению Севера экспедицию на архипелаг Северная Земля (до 11 января 1926 г. – Земля Николая II). Её начальником и одновременно «начальником *Северной Земли и всех прилегающих к ней островов*» был назначен Г.А. Ушаков. 30 августа 1930 г. зимовщики подняли над возведённой геофизической обсерваторией алый флаг Советского Союза.

Принципиально новая ситуация, сложившаяся к осени 1929 г. в советском секторе Арктики, заставила срочно скорректировать и унифицировать существовавшее примени-



22.

*Начальник первой
Ленской экспедиции,
Б.В. Лавров. 1933 г.*



Сх. 3.
 Гидросамолёт ЮГ-1
 – военный вариант
 немецкого пассажирского
 самолёта «Юнкерс»
 G-24. Три машины
 закуплены в 1925 году,
 затем планировали
 самостоятельно
 построить три серии по
 10–15 штук. С 1929 года
 их стали заменять на
 бомбардировщики ТБ-1
 и передавать в ГВФ. К
 1932 году 15 самолётов
 переоборудовали для
 перевозки пассажиров.
 В Полярной авиации
 и авиалиниях Сибири
 использовались до 1938
 года. На них летали
 известные лётчики
 Б. Чухновский,
 А. Алексеев,
 М. Каминский,
 Г. Страубе и др.

тельно к Крайнему Северу законодательство Российской Федерации. А вместе с тем и предельно конкретизировать постановление Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 года. На этот раз указать поимённо острова и архипелаги, их административную подчинённость, установив для них местные органы власти.

За основу было взято три постановления. Прежде всего, принятое ВЦИК и СНК РСФСР ещё 30 июня 1924 г. – «Об управлении островами Северного Ледовитого океана», которое определило подчинённость Новой Земли, Вайгача, Колгуева и их населения Архангельскому губисполкому. Затем – постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 15 марта 1926 года. Оно статьёй первой распространило вышеуказанную подчинённость на о. Уединения, лежащий в Карском море. Второй же статьёй, учитывавшей предстоящую колонизацию о. Врангеля, устанавливает его, а также и соседнего о. Геральд подчинение Дальневосточному крайисполкому. Наконец, постановление СНК РСФСР от 10 июля того же года создает должность уполномоченного по управлению о. Врангеля и о. Геральд (позже – начальник островов).

Исходя и опираясь на устоявшуюся практику, 10 ноября 1929 г. ВЦИК и СНК РСФСР приняли совместное постановление, касавшееся положения только западной части советского сектора Арктики. Управление островами Северного Ледовитого океана – Новая Земля, Колгуев, Вайгач, Земля Франца-Иосифа, Матвеева в административном и экономическом отношении возложили на Северный крайевой исполнительный комитет. На территориях островов образовали островные комитеты и назначили поселковых уполномоченных (на о-вах Земли Франца-Иосифа с 30 января 1930 г. – начальник острова).



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Ю-52 («Юнкерс» W-33D), 1938 г.



Двигатель	Юнкерс W-33D
Мощность макс., л.с.	310
Масса пустого самолета, кг	1780
Полетная масса, кг	2700
Максимальная скорость, км/ч	195
Практический потолок, м	4200
Дальность полета, км	1600
Продолжительность полета, час.	5
Длина самолета, м	16,5
Размах крыла, м	17,8
Площадь крыла, м²	44,9
Экипаж, чел.	2
Пассажиры, чел.	6

Во второй пятилетке предполагалось освоить арктические плавания судов не только в Карском море, но и далее до устья Лены, куда уже доходили пароходы с востока. Не было забыто государством и дальневосточное направление. В 1929 г. для развития народного хозяйства и рационального использования богатств Сахалинского и Камчатского округов и некоторых районов Дальнего Востока при СТО был создан Комитет по делам Камчатки и Сахалина.

В начале лета 1930 г. в Новосибирск прибыл нарком внутренней и внешней торговли А.И. Микоян, где заслушал отчёты и планы на будущее. Он рассказал, что Политбюро ЦК ВКП(б) и Совнарком посчитали необходимым освоение сквозных плаваний по Северному морскому пути за одну навигацию. Решение этой задачи имело большое значение для связи с Дальним Востоком и обороны страны.

В результате 16 марта 1931 г. АО «Комсевеппуть» преобразовали во Всесоюзное экспортно-импортное и транспортно-промышленное объединение, Правление которого переехало в Москву, а для руководства на местах создали территориальные управления. В подчинение объединения передали территории от о. Колгуев на западе до Медвежьих островов – на востоке. На его предприятиях работало более 35 тысяч человек.

В феврале 1931 г. Арктическая комиссия С.С. Каменева подготовила первый пятилетний план научно-исследовательских работ. Но выполнить его не смогла. Помешало обилие всевозможных институтов и структур, занимавшихся проблемами Арктики и подчинённых различным ведомствам. И, тем не менее, кое-что в этом плане комиссии сделать удалось.

Ещё 29 марта 1929 г. на основании постановления СНК СССР, благодаря стараниям С.С. Каменева, был образован

Сх. 4.

Гидросамолёт «Юнкерс» W-33D был приобретён в Германии в 1928 году в нескольких десятках экземпляров и под обозначением Ю-52 применялся главным образом на сибирских авиалиниях и в Арктике до 1941 года. На них летали И. Доронин, В. Галышев и многие другие известные полярные лётчики



23.

Норвежский полярный путешественник и исследователь Руал Амундсен. В 1903–1906 годах на судне «Йоа» первым прошел Северо-западным проходом с тремя зимовками от Гренландии к Аляске. Предпринял санные походы к Северному геомагнитному полюсу и определил его положение.

В 1910 году на судне «Фрам» отправился в Антарктику и с четырьмя спутниками первым достиг Южного полюса 14 декабря 1911 года. В 1918–1920 годах прошёл на судне «Мод» с двумя зимовками от Норвегии вдоль северных берегов Евразии до Берингова пролива.

В 1926 году руководил первым перелётом через Северный полюс на дирижабле «Норвегия».

Погиб в 1928 году в Баренцевом море вместе с экипажем гидросамолёта во время поиска дирижабля «Италия»

Комитет по объединению научно-исследовательских работ в северных морях во главе с академиком Н.М. Книповичем. Но вскоре из-за прекращения финансирования от его услуг пришлось отказаться. Арктическая комиссия добилась слияния «Плавморина» и Мурманской биостанции с созданным тогда же Институтом океанографии (ГОИН). С.С.Каменев поддержал создание Всесоюзного Арктического института (ВАИ) вместо ликвидированного Института по изучению Севера Р.Л. Самойловича. 29 ноября 1930 г. ЦИК СССР утвердил Положение о ВАИ. *«Всесоюзный Арктический институт, – говорилось в нём, – является центральным организующим и руководящим научно-исследовательским учреждением для всестороннего изучения полярных областей Союза ССР».* В этих целях он должен был разрабатывать *«планы научно-исследовательской работы в области естественных производительных сил полярных областей»*, созывать конференции, проводить *«геологические, геоморфологические, гидрологические и гидробиологические исследования... геодезические и геофизические работы»*. Помимо того, институт собирался изучать *«оленоводство, собаководство и промысловое дело... экономику полярных стран»*, а также проводить *«антрополого-этнографические исследования»*.

На развитие взглядов руководства СССР на освоение Арктики в эти годы, в том числе с использованием воздушных средств, во многом влияли события, происходившие за рубежом.

1.4. Арктические гонки Запада

Днём начала первой робкой попытки покорения Арктики с воздуха со стороны иностранцев стало 11 июля 1897 года. Её авторами были шведы – инженер С. Андрэ, физик Н. Стриндберг и техник К. Френкель. Поскольку аэропланов и дирижаблей в то время ещё не было, они решили достичь Северного полюса со Шпицбергена на неуправляемом воздушном шаре, получившем наименование «Орёл». Но на четвёртый день полёта его оболочка обледенела и отяжелела, что вынудило путешественников опуститься на лёд. Не выдержав противостояния со стихией, позже они погибли на пути к Земле Франца-Иосифа.

А в 1907 г. и в 1909 г. дважды безуспешно пытался повторить полёт шведов на воздушных шарах американский журналист В. Уэльман.

Первая мировая война приостановила мирное наступление иностранных исследователей на Север, многие из

которых уже тогда планировали использовать для ледовой разведки самый перспективный вид транспорта – авиацию. Так, известный норвежский полярник Руал Амундсен, первым в мире достигший Южного полюса планеты, в начале 1914 г. приобрёл поплавковый биплан «Фарман» для рекогносцировочных полётов над арктическими льдами в ходе планируемого трансполярного дрейфа на судне «Фрам». Но началась война, об экспедиции не могло быть и речи, и Амундсен передал самолёт воздушному флоту Норвегии.

16 июля 1918 г. Р. Амундсен на новом судне «Мод» покинул норвежский порт Тромсё и двинулся на восток, имея целью пройти Северный морской путь через Баренцево, Карское моря, море Лаптевых, вдоль берегов Сибири с несколькими зимовками. Этот замысел был успешно осуществлён, и в июле 1920 г. экспедиция благополучно прибыла на Аляску, в Ном, откуда после ремонта снова ушла в полярные моря.

После третьей зимовки, проведенной на Новосибирских островах, «Мод» в 1921 г. отправилась в американский город Сиэтл, чтобы произвести необходимый ремонт и подготовиться к новой экспедиции. Пока судно ремонтировалось, Р. Амундсен прошёл курс лётной подготовки, купил в Нью-Йорке самолёт «Юнкерс F-13» и вернулся с ним на Аляску, решив перелететь с мыса Барроу через Северный Ледовитый океан на Шпицберген. Предполагалось, что основным пилотом экспедиции будет лётчик ВВС Норвегии Е. Омдаль. Однако финансовые затруднения заставили отложить осуществление этой мечты на неопределённый срок.

Во время очередной экспедиции на борту дрейфующей «Мод» оказался только маленький самолёт Кертис «Ориоль», подаренный фирмой Р. Амундсену в рекламных целях. Для разведки льдов он успел совершить всего два полёта, после которых получил тяжелые повреждения. В 1923–1924



24.
Самолёт Дорнье «Валь»
экспедиции Р. Амундсена
и Л. Элсуорта на пути к
Северному полюсу

годах «Мод» не удалось пройти на север дальше 76°30' северной широты. Попытки пробиться на север от Уэйнрайта также не увенчались успехом. Р. Амундсен сделал вывод о том, что в Арктике необходим принципиально иной самолёт, который обладал бы не только большой автономностью и лыжами, но и имел бы поплавки, позволявшие приводняться и взлетать с водных пространств, нередко встречающихся среди паковых льдов полярных морей.

Этим требованиям лучше всего соответствовал гидросамолёт «Валь» разработки немецкой фирмы «Дорнье». Цельнометаллическая летающая лодка могла взлетать и садиться на воду, снег и лёд, обладала достаточной продолжительностью полёта и большой полезной нагрузкой. Поскольку создание таких самолётов после поражения Германии по Версальскому договору было запрещено, их строили в Италии, во флотских мастерских «Марина ди Пиза».

При финансовой поддержке сына «угольного короля», мультимиллионера Л. Элсуорта, Р. Амундсен 6 сентября 1924 г. заказал два самолёта Дорнье «Валь». Они были готовы 30 января 1925 г. и несколько дней спустя переданы заказчику. Это были обычные серийные военные летающие лодки Дорнье «Валь» с двумя моторами Роллс-Ройс «Игл» номинальной мощностью 360 лошадиных сил без вооружения. Затем оба самолёта демонтировали, упаковали и отправили морем в Тромсё. Там они были погружены на борт китобойного судна «Хобби», которое доставило их в Кингсбей на Шпицбергене. Здесь ещё в 1923 г. первый и единственный полёт совершил швейцарский пилот Миттельгольцер. Но это был лишь эпизод в его лётной карьере.



25.
*Ричард Бэрд (справа)
и Флойд Беннет*

Целью же очередной экспедиции Р. Амундсена стало достижение Северного полюса. При этом её участники намеревались открыть и так называемую Землю Гарриса. О её возможном существовании в треугольнике, ограниченном Аляской, Северным полюсом и Новосибирскими островами, сделал заявление в своей книге ещё в 1911 г. сотрудник Геодезической службы США гидролог Р. Гаррис. С тех пор желание захватить её не оставляло ни одно приполярное государство. На этот раз для этого у Р. Амундсена было готово всё, кроме радиостанции. Её не успели построить, но, чтобы не упустить погоду, решили полёт не откладывать. От премьер-министра Норвегии Ю. Мувинкеля Р. Амундсен получил полномочия **«принять от имени короля во владение все открытые им в Арктике земли»**.

Утром 21 мая самолёты вылетели к полюсу. Участников воздушной экспедиции было шестеро, по три человека в каждой машине. В самолёте под номером 25 заняли места Р. Амундсен, пилот Я. Рисер-Ларсен, моторист А. Фойхт. В другом самолёте под номером 24 находились Л. Элсуорт, пилоты Л. Дитрихсон и Е. Омдаль (одновременно механик-моторист). Экипажи хотели проникнуть на север как можно дальше. Через восемь часов полёта, когда самолёты находились приблизительно на 88-й параллели, внизу показалась полоса воды. В это время из-за прогара клапанов начались перебои в одном из моторов летающей лодки №25. Поскольку почти половина горючего была израсходована, было принято решение идти на посадку.

Но в тумане самолёты потеряли друг друга. №25 сел на замерзшую полынью в точке с координатами 87°43' с. ш. и 10°37' з. д., №24 – немного севернее, на 87°51' с. ш. При этом последняя лодка получила повреждения, и в корпусе образовалась течь. Экипаж гидросамолёта №25 смог отыскать коллег только через трое суток после посадки.

Было решено расчистить взлётную полосу и возвращаться на Шпицберген на №25. Три недели понадобилось авиаторам, чтобы расчистить взлётную дорожку длиной 500 и шириной 12 метров. Самолёт был облегчён до предела – на льдине оставили почти 2 тонны снаряжения. Пилотское место занял Рисер-Ларсен. Остальные пятеро исследователей с трудом уместились в кабине. Едва оторвавшись, ориентируясь в тумане только по компасу, самолёт взял курс на Шпицберген. Через 8 часов 35 минут полёта путешественникам удалось достичь мыса Нордкап, где беспомощную машину взяла на буксир китобойная шхуна «Съелив». 17 июня экспедиция вернулась в Нью-Олесунн, а 5 июля 1925 г. её участников встретили в Осло как национальных героев.



26.

Американский полярный исследователь, лётчик Линкольн Элсуорт (1880–1951) в 1926 году участвовал в экспедиции Амундсена на дирижабле «Норвегия». В 1933–1939 годах совершил ряд полётов на самолёте во внутренние районы Антарктиды, в том числе первый трансантарктический перелёт (1935)



27.
*Самолёт Р. Бэрда
«Джозефина Форд»*

Найти Землю Гарриса – «новый материк по площади в три раза больший, нежели Техас» (так характеризовала её американская пресса) желали и в США. Для этого Белый дом снарядил воздушную экспедицию под руководством тогда мало кому известного капитан-лейтенанта Ричарда Бэрда и Мак-Миллана. 2 августа 1925 г. они высадились на северо-западе Гренландии в посёлке Эта. 8 августа Р. Бэрд совершил первый, чисто разведывательный и опытный полёт, а на следующий день в воздух поднялись сразу два самолёта. Их пилотировали Р. Бэрд и лейтенант Шёр. Они взяли курс на северо-запад, но начавшееся обледенение машин вынудило лётчиков вернуться в Эту. Третий и последний рейс 17 августа также оказался непродолжительным. Так и не достигнув цели, Мак-Миллан и Р. Бэрд отказались от мысли использовать самолёты в поисках Земли Гарриса. Авиатряд возвратился на родину.

На следующий год Р. Бэрд избрал местом своего старта к Земле Гарриса и Северному полюсу побережье залива Кингсбей на Шпицбергене. В ночь с 8 на 9 мая 1926 г. в паре со своим постоянным механиком Ф. Беннетом он вылетел курсом на север на трёхмоторном моноплане «Фоккер» F-VIII-3m общей мощностью 200 лошадиных сил. Свой самолёт экипаж назвал «Джозефина Форд» в честь трёхлетней дочери спонсора его экспедиции Э. Форда, автомобильного магната, совместно с Дж. Рокфеллером оплатившего и стоимость машины, и все расходы. Спустя 14 часов 40 минут «Фоккер» возвратился на Шпицберген и сел там же, где и стартовал. В воздухе, когда по расчётам пилотов до полюса оставался всего час полёта, в топливном баке одного из моторов началась течь. Но экипаж не стал выключать его и садиться для ремонта, боясь навечно остаться в ледяном плену. По приземлении Р. Бэрд торжественно сообщил встречавшим его журналистам, что в 9 часов 02 минуты по Гринвичу «Джозефина Форд» достигла Северного полюса.

Этот полёт не принёс конкретных научных результатов, кроме спортивного престижа и констатации, что в этой ещё никем не посещавшейся части Полярного бассейна отсутствуют какие-либо острова и земли. Более того, как вспоминал бывший начальник Управления Полярной авиации И.П. Мазурук, в 60-х гг. в западной печати появилась статья шведского метеоролога Лильеквиста, который утверждал, что Р. Бэрд и Ф. Беннет завысили скорость самолёта, предполагая, что идут с попутным ветром. На самом деле метеобстановка во время их полёта была иная. Поэтому, делал вывод Лильеквист, американцы не долетели до полюса около 160 километров.



28.
*Полёт самолёта Р. Бэрда
к Северному полюсу.
Шпицберген. 9 мая 1926 г.*

Ещё через несколько лет журналист Монтегю опубликовал сенсационное «признание Беннета», якобы сделанное им незадолго до кончины: «Бэрд и я так и не достигли Северного полюса». Монтегю заявил, что Р. Бэрд и Ф. Беннет, отказавшись от полёта к полюсу в связи с поломкой одного из моторов, 14 часов кружили галсами неподалёку от Шпицбергена и, стало быть, просто-напросто фальсифицировали свои записи.

Уже в 1978 г. в сентябрьском номере журнала «Нэшнл джиографик» — официальном издании Географического общества США — появилась сводная карта маршрутов полюсных экспедиций. На данной карте самолёт Р. Бэрда поворачивал назад, не достигнув вершины планеты.

Если данные из вышеназванных источников верны, то приоритет Америки в авиационном покорении Северного полюса остаётся спорным.

Весной 1926 г. попытку пролететь над Северным морским путём с Аляски до Шпицбергена предпринял ещё один исследователь — малоизвестный капитан британских ВВС Джордж Хьюберт Уилкинс. 38-летний австралиец по рождению, горный инженер по образованию, зарекомендовал себя лишь как хороший фотограф. Найдя достаточно богатых спонсоров в лице Детройтского авиационного и Американского географических обществ, а также газеты «Детройт ньюс», в середине мая он перевёз на мыс Барроу два трёхмоторных моноплана «Фоккер». По традиции им были присвоены наименования «Детройтец» и «Аляскинец». Пилотировать их должны были лётчики американских ВВС лейтенант К.Б. Эйельсон, организовавший первую в штате авиапочтовую службу, и майор Ленфайер. Первым 21 мая вылетел «Аляскинец», но смог удалиться от берега всего на 150 миль и вернулся на базу. Безуспешными оказались и ещё две попытки. Поэтому 4 июля Джордж Уилкинс свернул экспедицию.

На следующий год он вновь прибыл на мыс Барроу в надежде покорить небо Арктики. Весной 1927 г. Дж. Уилкинс доставил туда два небольших биплана американской фирмы «Стинсон».

29 марта на одном из них, получившем наименование «Детройт ньюс №1», Дж. Уилкинс вместе с К.Б. Эйельсоном вылетел на северо-запад и за 4,5 часа пролетел расстояние в 553 мили, после чего сел на лёд в точке с координатами 175° з. д., 77° 45' с. ш. Здесь экипаж определил глубину Северного Ледовитого океана с помощью эхолота. Расстояние до дна составило 5625 метров, из чего Дж. Уилкинс сделал вывод о том, что «континентальный шельф не простирается столь



29.
Джордж Хьюберт Уилкинс в 1913–1916 годах как фотограф участвовал в канадской арктической экспедиции под руководством В. Стефансона, в 1928 году совершил перелёт из Аляски до Шпицбергена, в 1930-е годы проводит исследования в Антарктиде. Умер в 1958 году. Его прах был захоронен на Северном полюсе

далеко к северу от побережья Сибири». А потому говорить о каких-либо островах, не говоря уже о Земле Гарриса, в зоне недоступности больше не приходится. Кроме того, полёт Уилкинса и Эйельсона опроверг утверждения некоторых скептиков, считавших невозможным использование самолётов в Арктике.

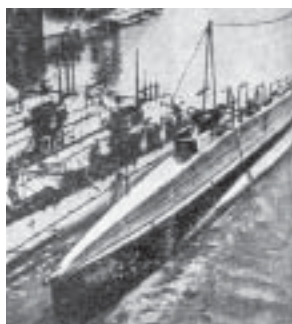
В 1928 г. неутомимый пропагандист самолётов Джордж Уилкинс предпринял очередную успешную воздушную экспедицию. Продав имевшиеся у него «Юнкерс» и два «Стинсона», он приобрёл новейшую машину «Локхид», которую назвал «Вега». Предприятие финансировали частные лица, Американское географическое общество и две нефтяные фирмы «Ричфилд ойл» и «Пеннс ойл». 15 апреля вместе с неизменным спутником К.Б. Эйельсоном Дж. Уилкинс стартовал теперь в противоположную сторону – на северо-восток в поисках новых неизведанных Земли Крокера и острова в море Бофорта. На подходах к Гренландии погода ухудшилась, начался шторм, и экипаж принял решение сделать короткую, полчасовую посадку на Земле Гранта – северной оконечности о. Элсмир. На следующий день, 16 апреля пилоты сели в Грин-Харборе, на правом берегу Айс-фьорда, уже на Шпицбергене. 21 апреля с норвежской правительственной радиостанции «Свальборд» экипаж сообщил руководству Американского географического общества о том, что полёт длился 20,5 часов и никаких новых земель с высоты не наблюдалось.

В апреле 1930 г. Дж. Уилкинс выдвинул совершенно приоритетную идею – он вознамерился достичь Северного полюса на подводной лодке «Наутилус». 4 июня 1931 г. субмарина покинула Нью-Лондон (штат Коннектикут, США), но в 450 километрах от побережья Ирландии у неё вышел из строя один из двух дизелей. В Лондон подлодку доставил на буксире американский крейсер «Вайоминг».

После ремонта 1 августа «Наутилус» прибыл в Берген, а через две недели – на Шпицберген. Оттуда начался самый трудный переход. Достигнув кромки паковых льдов на 82-м градусе, подводная лодка потеряла горизонтальные рули, и ей пришлось повернуть назад. 10 сентября «Наутилус» вернулся в Берген, где через год его и затопили.

Но на этом арктические гонки иностранных держав не завершились. Освоение воздушного пространства полярной области приобретало невиданный ранее размах. При этом целью было не только открытие и захват новых территорий, но и стремление связать регулярными авиарейсами Англию и Канаду, Европу и США.

Первыми, кто сумел осуществить подобные перелёты, стали шведские пилоты Арнберг и Флоден. С 9 июня по 10



30.

*Подводная лодка
«Наутилус» Дж. Уилкинса.*



31.
Дирижабль LZ-127
«Граф Цеппелин»
(буквы LZ – от нем.
слов Luftschiff Zeppelin)

июля 1929 г. они преодолели с продолжительными посадками маршрут Стокгольм–Рейкьявик–Ивигтут (юго-западная Гренландия)–Лабрадор–Нью-Йорк.

В 1930 г. совершили такой же длительный перелёт немецкие пилоты Хирт и Веллер. Но они избрали иную воздушную трассу: Берлин–Шотландия–Оркнейские острова–Фареры–Исландия–Гренландия–США. На это у них ушло чуть более двух недель.

Наконец, другой немецкий пилот Вольфганг фон Гронау установил своеобразный рекорд. Всего за неделю, с 20 по 26 августа 1930 г. он выполнил перелёт по маршруту от небольшого балтийского порта Варнемюнде (под Ростокom) через Исландию, Гренландию и Лабрадор в Нью-Йорк.

Межконтинентальная полярная воздушная трасса была открыта и проверена. Англия и США приступили к интенсивному строительству промежуточных аэродромов и метеостанций. Вскоре к ним присоединились Канада и Дания. Эти страны всё прочнее утверждались в своих частях Арктики. При этом они не снимали с повестки дня и использование в интересах освоения новых полярных территорий и такого популярного в то время вида воздушного транспорта, как дирижабли. Не стала исключением и Советская Россия.

1.5. Дирижабль или самолёт?

С окончанием Гражданской войны первым крупным западным государством, признавшим де-юре молодую Советскую Россию, была Германия. Сближение двух стран в этот период носило закономерный характер и было обусловлено рядом объективных причин. Оба государства находились в сходном внешне- и внутривнутриполитическом положении. Они были признаны побеждёнными в Первой мировой войне и в силу этого оказались в международной изоляции. Дипломатический вакуум дополнялся торгово-экономической блокадой со стороны западных держав, которые таким образом пытались подчинить своему

контролю и влиянию политическую и хозяйственную жизнь и России, и Германии. В сложившихся условиях советское и немецкое правительства интенсивно искали пути выхода из международной изоляции и восстановления экономического потенциала.

Торгово-экономические отношения между странами были установлены 6 мая 1921 г., а в ночь на 16 апреля 1922 г. в местечке Рапалло под Генуей представители Советской России и Германии, неожиданно для других иностранных делегаций, подписали договор об установлении дипломатических отношений, отказе от взаимных претензий и торгово-экономических связях. При этом Германия признавала национализацию немецкой государственной и частной собственности в РСФСР. *«Оба правительства будут в доброжелательном духе идти навстречу хозяйственным потребностям обеих стран»*, – отмечалось в 5-й статье договора. 29 июля 1922 г. Советская Россия и Германия подписали и предварительное секретное соглашение о военно-техническом сотрудничестве, а 11 августа того же года – временное соглашение о сотрудничестве Рейхсвера и Красной Армии.

Эти документы явились фундаментом советско-германских военных и военно-технических отношений, в том числе в области авиации и воздухоплавания, не только на первые двенадцать лет – до прихода в 1933 г. к власти в Германии фашистов во главе с А. Гитлером, но и базой для поддержания контактов между двумя странами вплоть до начала Великой Отечественной войны.

Сближение РСФСР и Германии позволило бывшему немецкому капитану Вальтеру Брунсу, командиру одного из немецких дирижаблей, выступить с проектом использования их для пассажирских перевозок в Арктике. Его план предусматривал установление регулярного сообщения между крупнейшими европейскими, азиатскими и североамериканскими столицами посредством использования самого короткого – арктического – маршрута через советскую территорию. Это должно было значительно сократить как продолжительность, так и стоимость путешествий. В то время применявшиеся в развитых европейских странах и США мягкие и полужёсткие дирижабли летали со скоростью 60–100 километров в час и могли находиться в автономном полёте до 50–100 часов. По расчётам В. Брунса огромные дирижабли жёсткой конструкции («Цепелины» – назывались по фамилии конструктора дирижаблей Ф. Цепелина), строившиеся в Германии в годы Первой мировой войны, могли бы преодолевать без посадки за более чем 100 часов полёта 6 тысяч километров, беря на борт до 50 пассажиров

и 50 тонн груза. Долго держась в воздухе, дирижабли были способны останавливаться над любым интересующим участком суши, льда и воды. В случае остановки моторов и потери хода, любой дирижабль мог несколько дней находиться в воздушном дрейфе, подыскивая удобное место для посадки. При этом для их обслуживания требовались только причальные мачты и информация о погоде. Самолёты 20-х гг. такими преимуществами не обладали и не могли обеспечить межконтинентальное воздушное сообщение. Однако реализация проекта В. Брунса перечёркивалась Версальским мирным договором, согласно которому Германии запрещалось иметь не только военную авиацию, но и любые дирижабли.

Через своего знакомого – знаменитого норвежского полярника Ф. Нансена В. Брунс стал искать выходы на официальных советских представителей. Возникла идея создания специальной организации – «Международного общества по изучению Арктики с помощью воздушных кораблей» (сокращённо «Аэроарктик»), которая могла бы координировать работу по трансполярным перелётам и выступать от имени СССР при переговорах с другими странами.

К активизации работы в этом направлении стороны подтолкнули ряд событий. В этот период в Советской России появились и свои поборники дирижаблей. Так, например, в 1920 г. группа энтузиастов восстановила «Астру» – один из четырёх русских дирижаблей, участвовавших в Первой мировой войне. Его переименовали в «Красную звезду», но вскоре во время бури аппарат разбился.

А в конце 1923 г. у В. Брунса появился и прямой конкурент в лице морского министра США Денби. Последний выступил в Конгрессе с предложением выделить средства



32.
В. Брунс (второй справа)
и Ф. Нансен (четвертый
справа) на Полярном
конгрессе в Ленинграде.
1927 г.

на организацию полярной экспедиции по поиску и присоединению к территории Соединённых Штатов *«огромной по площади»* Земли Гарриса. При этом, по его мнению, США могли бы получить решающее стратегическое преимущество в Арктике. Конгресс легко поддержал Денби. Созданная комиссия предложила экспедиции использовать дирижабль ВМС «Шенандоа». Он должен был пролететь по маршруту Ном – Северный полюс – Шпицберген – Великобритания и посетить нужный район Арктического бассейна. Но когда всё было готово к старту, неожиданный ураган сорвал дирижабль с причальной мачты и разорвал его на три части. Экспедицию пришлось отложить.

Следующим после В. Брунса осознал важность воздушного транспортного освоения Арктики канадец Вильямур Стефанссон. Прокладывая на карте маршруты будущих трансполярных воздушных линий, он уделил особое внимание арктическим островам, как важным промежуточным пунктам, пригодным для посадок, дозаправок и отстоя при непогоде самолётов и дирижаблей. При этом головным являлся советский о. Врангеля – стратегический пункт на пути из Америки в Европу и Азию.

Летом 1924 г. В. Брунс с помощью сотрудника Потсдамской обсерватории К. Шнейдера и гидрографа с советским гражданством, члена Полярной комиссии Академии наук СССР Л.Л. Брейтфуса, находившегося в длительной командировке в Германии, подготовил первый проект программы трансполярных перелётов. Через полпреда СССР Н.Н. Крестинского немецкий капитан направил его в Москву. В приложенной записке, в частности, отмечалось: *«При учреждении метеорологической сети в России и Северной Сибири уже за время последних десятилетий считалось имеющим большое значение получать данные наблюдений с возможно дальше выдвинутых вперёд станций, как, например, Обдорск, Туруханск, Верхоянск.*

Если даже не удалось бы и в будущем плавание вокруг мыса Челюскина сделать безопасным, то, несмотря на это, необходимы длительные гидрографические и метеорологические наблюдения по побережью Северного Ледовитого океана для того, чтобы обезопасить мореплавание от Оби и Енисея на запад и от Лены – на восток...

Если, как предполагается, для сети наблюдательных станций будет взят порт Диксон, то будет возможно при помощи дирижабля всё время держать связь с отдалёнейшими станциями, находящимися на расстоянии 1–2 дней пути...

Кроме того, большая грузоподъёмность новейших дирижаблей даёт возможность полной установки таких наблюда-

тельных станций на любом избранном месте. При одном-двух полётах дирижабля (в зависимости от расстояния) могут быть перевезены к месту назначения и установлены: дом, помещение для провианта, личный состав и оборудование. Таким же путём производились бы смена обслуживающего персонала и подвоз припасов.

Для предлагаемого проекта намечены один-два дирижабля жёсткой системы по 100000 кубических метров объёмом... Грузоподъёмность такого дирижабля составляет 110 тонн, из них приходится на горючее, экипаж, пассажиров и материал свыше 60000 килограмм... При этом корабль может, например, покинуть свой эллинг в Ленинграде, выполнить полёт в течение трёх дней туда и обратно до устья Лены. В худшем случае можно будет перевезти от 10 до 15 тонн разных материалов. Дирижабль, базирующийся в этом месте (в порту Диксон. – Авт.) на швартовочную мачту, смог бы при надлежащей организации в течение летнего полугодия высадить намеченные станции вдоль побережья Сибири, на Землю Франца-Иосифа и прилежащих островах».

Через два месяца, 20 сентября 1924 г., письмо правительству СССР направил и Ф. Нансен. В нём он поддержал проект немецкого воздухоплавателя, сосредоточившись на научном значении трансполярных перелётов: «Я считаю этот план весьма дельным и солидным. Он может быть осуществлён с весьма небольшим риском, а в случае своего осуществления он неминуемо даст результаты величайшей важности. В настоящее время дело за финансами. Если будут найдены необходимые средства, успех предприятия, на мой взгляд, обеспечен...

Я полагаю, что русское правительство, вероятно, сильно заинтересуется этим проектом, так как систематическое научное исследование областей Северной Сибири будет иметь огромное значение для будущего развития этой обширной территории».

Через месяц Ф. Нансен отправил новое письмо наркому иностранных дел СССР Г.В. Чичерину: «Я окончательно согласился стать во главе этого предприятия. Я живо интересуюсь им и искренне верю в возможность его осуществления. Как я уже отмечал в предыдущем письме, я убеждён, что оно откроет новую эру в истории исследований.

В случае участия русского правительства, а также если вы найдёте возможным поддержать его в той форме, которая предложена германской стороной, считаю осуществление плана гарантированным, и мы сможем приступить к подготовке в самое ближайшее время... Если для обсуждения



33.
Фритъоф Нансен уже в 20 лет в 1882 году принял участие в четырёхмесячном плавании по Северному Ледовитому океану. В 1888 году совершил первый переход через льды Гренландии (660 км). В 1893–1896 годах осуществил знаменитую полярную экспедицию на «Фраме». В 1920 году стал верховным комиссаром Лиги Наций по делам репатриации военнопленных из России. В 1921 году по поручению Международного Красного креста создал комитет для спасения голодающих Поволжья. В 1922 году удостоен Нобелевской премии мира. С 1928 года участвовал в подготовке экспедиции в Арктику на дирижабле «Граф Цеппелин». Умер 13 мая 1930 года

данного вопроса, а может быть и некоторых иных потребуются моё присутствие, я готов приехать в Москву».

Письма В. Брунса и Ф. Нансена были направлены для научной экспертизы в Бюро съездов по изучению производственных сил Госплана СССР. Оттуда материалы разослали в 14 адресов – всем заинтересованным организациям с припиской дать своё заключение. Участники обсуждения проекта откликнулись довольно быстро. Обобщённое негативное мнение учёных и специалистов подписал президент Академии наук А.П. Карпинский: *«Осуществление проекта капитана Брунса не может иметь в настоящее время значения для СССР ни в научном, ни в экономическом отношениях».* В этот период стране как воздух нужны были средства на восстановление промышленности и обороны.

Но Г.В. Чичерину удалось настоять в правительстве на продолжении обсуждения идеи Вальтера Брунса. Документы передали в административно-финансовую комиссию при СНК СССР. Там создали специальную рабочую комиссию под председательством управляющего делами Совнаркома Н.П. Горбунова. Уже 21 февраля 1925 г. по его представлению глава правительства А.И. Рыков подписал документ, превративший этот временный орган в полномочную постоянно действующую Комиссию по транспортному воздухоплаванию при СНК СССР, равноправную Совету труда и обороны. Она стала государственным органом, призванным заниматься проблемами Арктики и воздухоплавания.

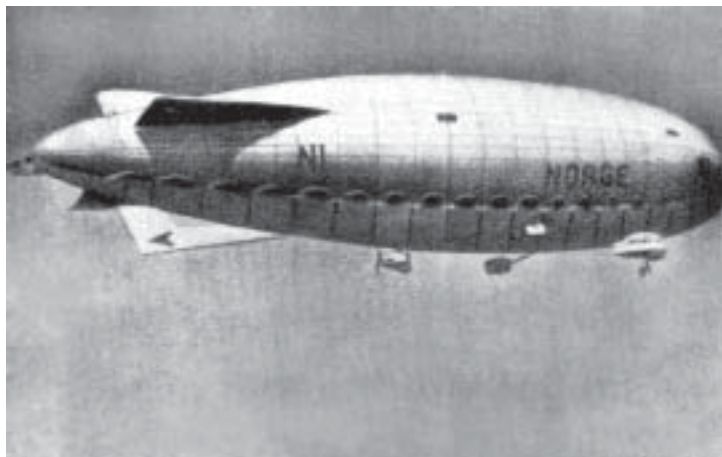
18 июля 1925 г. состоялось расширенное заседание Комиссии, на которое пригласили из Германии В. Брунса. Заслушав его доклад, Комиссия пришла к следующим выводам:

«1. Безусловно, необходимо и с экономической, и с военной точек зрения организовать планомерное трансарктическое сообщение в СССР.

2. Наиболее настоятельно необходимой линией явилась бы линия Амстердам–Ленинград–Якутск–Владивосток, к которой бы примыкала во Владивостоке, организуемая японцами и американцами, линия на Иокогаму и Сан-Франциско.

3. Организация линии Амстердам–Владивосток, при условии постановки на неё трёх «цеппелинов», будет стоить 17 миллионов рублей; эксплуатационные расходы составят 10 миллионов рублей. Итого потребуется 27 миллионов рублей.

4. Ежегодного дохода линия будет приносить 10 миллионов рублей (1.350.000 за перевозку пассажиров и 8.500.000 – за перевозку почты). Продолжительность рейса – четверо суток. Линия может быть открыта весной 1927 года».



34.
Дирижабль
Н-1 «Норвегия»

23 июля Г.В. Чичерин внёс выводы Комиссии на рассмотрение Политбюро ЦК ВКП(б). Однако документ отклонили, посчитав финансирование проекта слишком обременительным. Кроме того, в советском руководстве ещё не было общего видения преимуществ воздушного освоения Арктики.

А в это время полярная гонка за установление суверенитета Канады, Дании, США и Норвегии в Арктике продолжилась с новой силой. Она откровенно угрожала и национальным интересам СССР.

Неутомимый норвежец Руал Амундсен в начале 1925 г. выступил с заявлением, в котором подчеркнул, что, если он откроет новые арктические земли, то он обязательно передаст их под контроль США или Норвегии. Уже 14 августа известный исследователь рассказал журналистам в Осло о плане перелёта на дирижабле со Шпицбергена на Аляску.

Осенью Амундсен побывал в Италии, где приобрёл у правительства Б. Муссолини полужёсткий дирижабль с гибким металлическим каркасом с условием, что экспедиция будет носить название «Амундсена-Элсуорта-Нобиле», в экипаж должны входить итальянские мотористы, а на Северный полюс помимо государственных флагов Норвегии и США, должен быть сброшен флаг Италии. Кроме того, командиром дирижабля назначался итальянский инженер-конструктор полковник Умберто Нобиле. Пилотами корабля также стали два участника самолётных экспедиций Р. Амундсена – Я. Рисер-Ларсен и Е. Омдаль.

10 апреля 1926 г. экспедиция на дирижабле, ещё недавно носившем заводской номер Н-1 и получившем название «Норвегия» («Норге»), вылетела из Рима, пролетела 7250 километров над всей Европой с четырьмя посадками, в том



35.
Умберто Нобиле в 1918 году стал соучредителем компании по производству дирижаблей. В 1926 году был командиром дирижабля «Норвегия» в экспедиции Руала Амундсена на Северный полюс. Его второй полёт в Арктику в 1928 году на дирижабле «Италия» закончился катастрофой. У.Нобиле и часть экипажа были спасены. Из-за непростых отношений с Б.Муссолини в 1931 году уехал в СССР, где работал над созданием дирижаблей. Затем переехал в США. В 1945 году вернулся в Италию. Скончался в 1978 году в Риме, в возрасте 93 лет

числе в СССР, под Ленинградом, и 7 мая достигла посёлка Кингсбей на Шпицбергене.

Характерно, что перед стартом на пресс-конференции Р. Амундсен в очередной раз заявил, что *«правительство возложило на него задачу аннексировать от имени Норвегии территории, которые могут быть открыты в ходе экспедиции»*. Поэтому не случайно ВВС Красной Армии предоставило «Норвегии» для промежуточной посадки причальную мачту и эллинг на аэродроме Салюзи под Троцком. Вместо запланированной недели дирижабль простоял там 20 дней. В это время, 15 апреля 1926 г., Президиум ЦИК СССР утвердил важное постановление, которым поставил точку в претензиях западных держав на советские арктические земли. В нём, в частности, говорилось, что *«объявляются территорией Союза ССР все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенные в Северном Ледовитом океане к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса в пределах между меридианом 32 градуса 14 минут 35 секунд восточной долготы от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-Губы через триангуляционный знак на мысе Кекурском и меридианом 168 градусов 49 минут 30 секунд западной долготы от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна группы островов Диомиды в Беринговом проливе»*.

11 мая «Норвегия» поднялась из Кингсбея в полярное небо с 16 человеками на борту, включая и Л. Элсуорта, вновь субсидировавшего опасное предприятие своего друга. Через 15,5 часов полёта дирижабль достиг Северного полюса, на который были сброшены три флага – норвежский, американский и итальянский. Затем дирижабль в течение двух часов находился в приполюсном пространстве, где члены экипажа выполнили ряд вычислений и наблюдений, а затем проследовал курсом на юг к мысу Барроу на Аляске. Через два дня после старта, 13 мая после 71 часа полёта, преодолев 5300 километров, «Норвегия» произвела посадку у американского селения Теллер недалеко от Номы. Характерно, что дирижабль преодолел более 2000 километров при сильном обледенении корпуса и в сплошном тумане. Тем не менее, из Номы в Норвегию от экипажа поступила телеграмма, где подчёркивалось, что *«сквозь просветы в слоях тумана открывался вид на дальние расстояния, но нигде мы не заметили никакой земли»*.



36.
Дирижабль Н-1
«Норвегия» за несколько
минут до старта

Первый в мире успешный воздушный полёт от континента до континента через Северный полюс позволил Амундсену утверждать, что Земли Гарриса не существует.

Триумф дирижабля норвежского исследователя вдохновил В. Брунса, который направил в Москву новую записку об организации транссибирского воздушного пути. Для начала, считал он, будет достаточно трёх дирижаблей жёсткой конструкции объёмом от 105 до 130 тысяч кубометров. Их грузоподъёмность должна была составить 18 тонн, чтобы перевозить 30 пассажиров и 15 тонн коммерческого груза. При средней скорости 100 километров в час они могли бы преодолевать расстояние от Москвы или Ленинграда до Владивостока за 2,5–3 суток вместо 12, как поезд, причём делая остановки в Красноярске и Иркутске продолжительностью до 6 часов. Рейсы могли бы совершаться по 2 раза в неделю.

Помимо основной линии, В. Брунс предлагал сделать несколько дополнительных, проходящих от побережья Северного Ледовитого океана к основным городам Сибири. Они предназначались не только для постоянной связи со всеми основными населёнными пунктами, но и для вывоза пушнины, золота, проведения аэрофотосъёмок, борьбы с лесными пожарами и сельхозвредителями, исследования рек, протяжённого побережья и многочисленных арктических островов.

Немецкий капитан приводил и новые пассажирские, почтовые и грузовые тарифы. Они выглядели ниже существовавших советских и зарубежных железнодорожных, морских и даже авиационных показателей, а потому вполне могли обеспечить доходность предприятия.

5 мая 1926 г. Комиссия по трансполярному воздухоплаванию при СНК СССР, преобразованная в апреле в

Комиссию по вопросам организации транссибирского воздушного пути на дирижаблях, получила положительные заключения 27-ми заинтересованных советских ведомств и учреждений на проект В. Брунса. И 20 августа 1926 г. СНК СССР принял постановление «Об организации транссибирского воздушного пути на дирижаблях». В нём говорилось: *«1. Разработанный по заданию особой Комиссии СНК СССР проект организации транссибирского воздушного пути на дирижаблях признать обоснованным и имеющим большой политический и экономический интерес для Союза ССР.*

2. Признать возможным осуществление проекта путём создания смешанного акционерного общества с участием иностранного капитала с предоставлением обществу права выпуска облигаций в установленном порядке...

5. Поручить Народному комиссариату по иностранным делам поставить перед иностранными государствами вопрос о степени их заинтересованности в осуществлении этого проекта и о возможных с их стороны, совместно с правительством СССР, гарантиях, способствующих привлечению в это предприятие иностранного капитала как в форме приобретения акций общества иностранными капиталистами, так и в форме кредитования последними общества...»

На реализацию проекта, по предварительным подсчётам, требовалось 22 миллиона золотых рублей. Но ни Япония, ни Германия, ни другие иностранные державы интереса к нему не проявили. Поэтому 27 января 1927 г. на совещании представителей СНК СССР и СТО было принято решение Комиссию по вопросам организации транссибирского воздушного пути на дирижаблях ликвидировать.

Не получив поддержки в Советском Союзе, инициативная группа во главе с В. Брунсом приступила к созданию Международного общества «Аэроарктик». Основной его целью объявили не организацию коммерческих рейсов, а научное исследование Арктики с помощью дирижаблей.

Узнав о предстоящей в Берлине учредительной конференции «Аэроарктик», в Ленинграде срочно организовали советскую группу создаваемого Международного общества в составе заместителя начальника Гидрографического управления Наркомвоенмора В.В. Ахматова, сотрудника Центрального управления морского транспорта Наркомвода В.Ю. Визе, директора Ботанического сада АН СССР Б.Л. Исаченко, директора Института по изучению Севера при НТУ ВСНХ Р.Л. Самойловича, вице-президента АН СССР и декана географического факультета Ленинградского университета А.Е. Ферсмана, специалиста в области дирижаблестроения, профессора Ленинградского института

инженеров путей сообщения А.Г. Воробьёва. 3 ноября 1926 г. состоялось собрание этой группы, которое делегировало на конференцию в Берлине шесть человек.

Абсолютное большинство участников конференции составила немецкая делегация, вторая по численности – советская, по одному-два человека прибыло ещё из шести европейских стран и Японии. Председателем «Аэроарктик» избрали Ф. Нансена, генеральным секретарём – В. Брунса. Было принято решение о проведении аэрофотосъёмочной экспедиции по маршруту: Мурманск–Северный полюс–Таймыр–Северная Земля–Новосибирские острова.

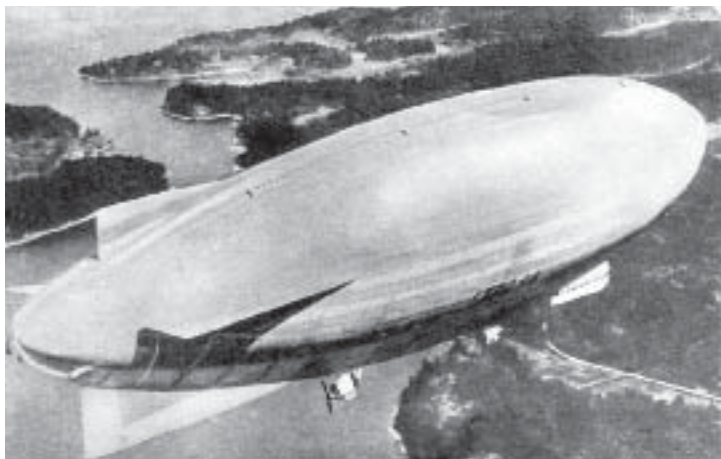
Спустя месяц, 16 декабря 1926 г. Комиссия СНК СССР по содействию работе Академии наук заслушала доклад А.Е. Ферсмана о создании «Аэроарктик» и приняла постановление:

«Считать, что участие учёных СССР в деятельности общества желательно как одна из форм международной научной работы, тем более что в дальнейшем не исключена возможность практического использования этой работы для СССР как страны, имеющей огромную полярную территорию. Осуществление дальнейшей организационной связи учёных СССР с этим обществом считать целесообразным через Институт по изучению Севера».

31 января 1927 г. решением президиума НТУ ВСНХ Институт по изучению Севера передали в ведение Н.П. Горбунова. Тогда же окончательно сформировали и руководство советской группы «Аэроарктик». В него вошли: В.В. Ахматов, А.Г. Воробьёв, а также московский дирижаблестроитель Б.Н. Воробьёв, и сотрудники Главной геофизической обсерватории – П.А. Молчанов и А.А. Толмачёв. В это время из Германии пришло сообщение о том, что по просьбе «Аэроарктик» на месяц будет выделен для арктического перелёта самый большой дирижабль LZ-127, позже названный «Граф Цеппелин», строительство которого приближалось к концу. Он превосходил «Норвегию» и «Италию» по длине в 2,5 раза (около 250 метров) и в 5,5 раз по объёму (105 кубических метров). Предназначенный для пассажирских коммерческих рейсов из Европы через Атлантический океан в Америку, дирижабль был способен поднять 51 человека, в том числе 35 членов экипажа и 16 человек научного персонала, а также некоторое количество собак и продовольствие на три месяца. Советская группа тут же занялась проектированием причальных мачт и ангаров в Ленинграде, Мурманске и в других населённых пунктах, а также сбором метеосводок по всей зоне предстоящего полёта дирижабля. В этом её представители видели не только начало прокладки регуляр-



37.
*Штурман дирижабля
за прокладкой курса*



38.

Дирижабль «Италия»

ных воздушных трасс в Сибири, по побережью Северного Ледовитого океана, но и эффективной оккупации всего советского сектора Арктики.

Весной 1928 г. свои претензии на покорение Северного полюса при помощи дирижабля выдвинула Италия. На этот раз инициатором полёта стал недавний спутник Р. Амундсена, конструктор и командир «Норвегии» У. Нобиле. Он разработал план воздушной экспедиции в Центральную Арктику на корабле «Италия», аналогичном дирижаблю «Норвегия». Его базой должен был стать Кингсбей на Шпицбергене, где остались от команды Р. Амундсена причальная мачта и ангар. Предполагалось, что У. Нобиле совершит оттуда несколько полётов над различными участками полярной области, каждый раз пополняя запасы водорода и топлива для двигателей.

В начале мая «Италия» прибыла в Кингсбей. Среди 16 участников экспедиции было всего два иностранца – чех профессор Ф. Бегоунек и швед геофизик Ф. Мальмгрен, соратник и спутник Р. Амундсена в полёте на «Норвегии» и арктическом походе на судне «Мод» в 1922–1925 годах.

Первый раз «Италия» поднялась из Кингсбея 11 мая 1928 г., но из-за неблагоприятных метеоусловий вскоре была вынуждена возвратиться. Второй полёт состоялся с 15 по 18 мая. Экипаж У. Нобиле обогнул Землю Франца-Иосифа и взял курс на Северную Землю, где собирался оставить несколько человек для зимовки и изучения самого таинственного арктического архипелага. Однако обнаружить его не удалось из-за сильного тумана, и дирижабль вернулся обратно.

Спустя неделю, в 4 часа 30 минут утра 23 мая, «Италия» вновь поднялась в воздух, чтобы достичь Северного полюса

и сбросить там освящённый тяжёлый дубовый крест и гигантский флаг своей страны, вручённый У. Нобиле римским Папой Пием XI. В тумане дирижабль подошёл к Гренландии, а затем повернул к полюсу. 24 мая в 0 часов 30 минут он достиг его и 2 часа описывал над ним круги. Но сесть не удалось. Сбросив флаг, экипаж взял курс к мало-изученному 40-му меридиану. Несмотря на напряжённую работу трёх моторов, сильный ветер позволял двигаться кораблю со скоростью не более 40 километров в час, снося его на восток. Около 9 часов утра 25 мая дирижабль покрылся льдом и инеем и стал быстро снижаться. Сбросы баков с бензином и балласта – металлических шаров – успеха не принесли. В 11 часов 30 минут произошёл первый удар корабля об лёд кормовой моторной гондолой. Были повреждены рули высоты и газовые баллоны. Хвост дирижабля задрался, и вскоре об лёд ударились главная гондола. При её отрыве выбросило 10 членов экипажа, один из которых, моторист Помелла, погиб, остальные, в том числе полковник У. Нобиле, получили многочисленные переломы. К счастью с людьми оказалась радиостанция с приёмником и полным комплектом питания. Шесть членов экипажа унесла с собой облегчённая загоревшаяся оболочка.

Только на девятый день, 3 июня, слабый сигнал радиоста итальянского экипажа Бьяджи: «Италия... Нобиле... Франц-Иосиф... SOS... SOS...» – был пойман двадцатидвухлетним советским радиолюбителем Н.Р. Шмидтом из села Вознесенье-Вохма Северодвинской губернии Северного края (ныне Архангельская область). Николай Рейнгольдович работал трактористом и киномехаником. Увлекался радиodelом и сконструировал собственный приёмник, который, после того как он сообщил о сигнале «Италии» в Москву, помог ему получить известность (позже Н.Р. Шмидт переехал в Ташкент, где работал в Управлении связи Узбекской ССР, а в 1942 г. был арестован по ложному обвинению как «немец-шпион» и расстрелян).

Ещё через сутки голос итальянского передатчика поймал московский радиолюбитель И.П. Палкин (Иван Петрович в 30-е гг. также подвергся репрессиям, но выжил).

На помощь У. Нобиле и его коллегам устремились спасательные экспедиции многих стран: 18 кораблей, 22 самолёта, несколько санных отрядов – всего около полутора тысяч человек.

В их числе на французском гидросамолёте «Латам-47», специально построенном для трансатлантического перелёта из Европы в Америку, 18 июня в 16 часов из Тромсё вылетел экипаж Р. Амундсена. Помимо него, в его составе

39.
*Экипаж самолёта
«Латам». Слева
направо: Э. Валетта,
Де Кювервиль, Р. Гильбо,
Г. Брази*



находились 4 француза: командир Р. Гильбо, второй пилот Де Кювервиль, радиотелеграфист Э. Валетта и бортмеханик Г. Брази, а также норвежец лётчик Л. Дитрихсон. Через три часа полёта радио «Латама» замолчало, самолёт пропал без вести...

Только 1 сентября 1928 г. рыбаки с норвежского судна «Бродд» случайно обнаружили в море поплавок, принадлежавший гидросамолёту «Латам-47». Ещё через полтора месяца был найден бензобак с того же самолёта. По мнению специалистов, деревянная летающая лодка «Латам», имевшая для боковой остойчивости громоздкие поплавки на концах крыльев, могла зацепиться ими в разводе о случайную льдину и получить повреждения. А после этого её раздавили дрейфующие льды.

В результате спасательных мероприятий была найдена и эвакуирована половина – 8 членов экипажа «Италии», в том числе У. Нобиле.

Тем не менее, трагедия итальянской экспедиции не остановила немецких и советских энтузиастов дирижаблестроения.

С 18 по 23 июня 1928 г. в Ленинграде состоялась вторая конференция Международного общества «Аэроарктик». Все расходы по её проведению взяла на себя советская сторона. Но возлагавшиеся на конференцию надежды не оправдались. Иностранные делегации, за исключением немецкой, были малочисленными и малоавторитетными. Все 11 комиссий общества и созданный в его составе Исследовательский совет оказались укомплектованными в основном представителями Германии. Тем самым Международное общество превратилось, по сути, в немецкое, а черновую

работу предстояло выполнять СССР. Так, в принятой резолюции отмечалось:

«Вследствие того, что весной 1929 года германским правительством представляется «Аэроарктик» германский дирижабль LZ-127, общее собрание обращается к правительству СССР с покорнейшей просьбой установить на территории СССР причальную мачту для дирижабля для проведения предусмотренных планом исследований полётов общества «Аэроарктик» и, ввиду крайней срочности этого вопроса, просит о скорейшем сообщении, может ли «Аэроарктик» определённо рассчитывать на исполнение своей просьбы, так как от этого зависит проведение экспедиции».

Утверждённая конференцией научная программа для двух предполагаемых полётов оказалась предельно насыщенной. В ней не нашлось места для доставки с помощью дирижабля разборных домов, оборудования и зимовщиков для двух полярных станций на Земле Франца-Иосифа и Северной Земле. Полёт дирижабля LZ-127 «Граф Цеппелин» перенесли на апрель-май 1930 года. Но 13 мая в Осло умер Фритьоф Нансен. Новым президентом «Аэроарктик» избрали Х. Эккенера и полёт вновь отсрочили.

Летом 1930 г. Политбюро ЦК ВКП (б) приняло решение о передаче авиапромышленности из ведения ВСНХ СССР в Наркомвоенмор. 29 октября были ликвидированы Главная инспекция воздушного флота и акционерное общество «Добролёт» (общество Добровольного воздушного флота). Как одна из первых авиатранспортных организаций «Добролёт» просуществовал семь лет и имел в активе всего несколько самолётов иностранного производства. Вместо него создали Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота при СТО (ВОГВФ). 25 февраля 1932 г. ВОГВФ было преобразовано в Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР (ГУГВФ). Первым начальником ГУГВФ назначили А.З. Гольцмана, до этого девять лет работавшего в ВСНХ СССР. Ровно через месяц Главное управление получило имя «Аэрофлот».

В это время в Советском Союзе активно велась пропаганда отечественного дирижаблестроения. Под лозунгом «Даёшь советские дирижабли!» её осуществляли газеты «Правда», «Красная звезда» и «Комсомольская правда». 20 сентября 1930 г. президиум Центрального совета Осоавиахима призвал начать всенародный сбор денег на постройку трёх «малых» воздушных кораблей – «Правда», «Осоавиахим» и «Клим Ворошилов». В том же году началось сооружение дирижабля «Комсомольская правда». Строительство воздушных гигантов стало всенародным делом.



40.

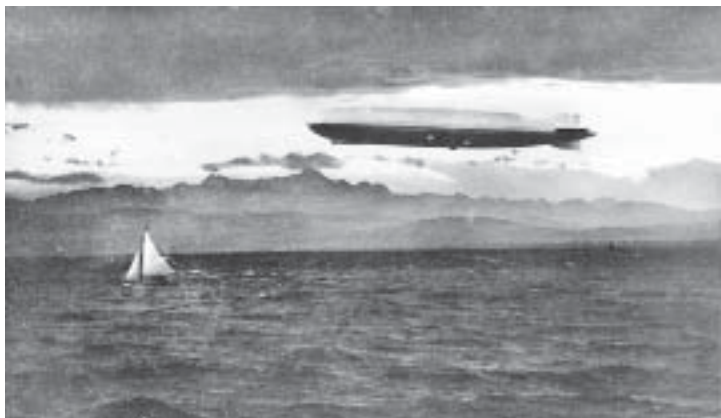
«Что ты сделал для больших советских перелётов?».

Агитплакат 1926 года



41.

«Стройте воздушный Флот СССР. Все в акционеры Добролёта!».
Агитплакат 1928 года



42.
Дирижабль
«Граф Цеппелин» в
кругосветном перелёте

Тем временем новый «Граф Цеппелин» в 1929 г. совершил кругосветный перелёт с тремя посадками протяжённостью 35000 километров (часть полёта на отрезке Кёнигсберг–Вологда–Усть-Сысольск–Якутск–Николаевск-на-Амуре проходила над территорией СССР). А на следующий год последовал беспосадочный перелёт по маршруту: Берлин–Вологда–Нижняя Тунгуска–Якутск–Аян–Токио. Расстояние, равное 11200 километров, было пройдено за 102 часа. 10 сентября 1930 г. Х. Экенер прилетал на «Цеппелине» даже в Москву. Демонстрация его возможностей со стороны немецкой фирмы возымела действие.

Уже 25 ноября А.З. Гольцман внёс на рассмотрение Политбюро ЦК ВКП(б) вопрос о развитии дирижаблестроения в СССР. Последовала пятимесячная доработка, и 20 апреля 1931 г. было принято постановление «О дирижаблестроении»: *«Исходя из необходимости максимально использовать 1931 год как этап выявления гелиевых запасов и их опытного производства, с одной стороны, и овладения проектировочными, опытно-производственными и эксплуатационными процессами управления воздухоплавания – с другой, с тем, чтобы в 1932 году начать развёртывание большого советского дирижаблестроения на базе опытных достижений 1931 года, Политбюро постановляет:*

1. Одобрить план развёртывания гелиевых работ «Стройгаза» (Всехимпром) в 1931 году. Установить как минимум производство в 1931 году 3000 кубометров гелия...

2. Утвердить объём ассигнований на эти работы в сумме 2800 тысяч рублей...

4. Одобрить программу работ ВО ГВФ в 1931 году по «малому» дирижаблестроению, научно-исследовательским и проектным работам на базе временной Ленинградской верфи (завод имени Марти), изысканию и проектированию по-

стоянной верфи на Нижней Волге (ориентировочно в районе Саратова)... Объём ассигнований на эти работы утвердить в сумме 5172 тысячи рублей...

5. Разрешить т. Гольцману вступить в переговоры с соответствующими иностранными воздухоплавательными фирмами об организации в СССР смешанного консультативно-конструкторского бюро по дирижаблестроению порядка не менее 150000 кубометров, для чего забронировать в резерве ВО ГВФ 1 млн. рублей на эту цель в соввалюте и поручить тт. Гольцману и Розенгольцу (нарком внешней торговли СССР – Авт.) определить в зависимости от условий реализации техпомощи инвалютную сторону этого вопроса».

Кроме того, в документе предусматривалось и «приобретение технической помощи для строительства соответствующих типов дирижаблей и наземных сооружений» в Италии, США и в Германии.

После принятия постановления А.З. Гольцман отправился в Берлин для разработки с Х. Эккеном условий соглашения по оказанию технической помощи в дирижаблестроении. В рамках программы капитального строительства по дирижаблестроению в 1931 г. советское правительство решило заказать у фирмы «Цеппелин» один жёсткий дирижабль (150 тысяч кубических метров), а второй построить в СССР. Чувствуя конкуренцию со стороны итальянцев, немецкая сторона сразу предложила техническую помощь в сооружении верфи для строительства дирижаблей с участием своих специалистов и возможность обучения советских конструкторов в КБ фирмы «Цеппелин» в Германии. Но самое главное, немцы заявили о готовности предоставить в ближайшее время LZ-127 для полёта в советском секторе Арктики. Политбюро, приняв это известие за большую победу, 20 апреля 1931 г. приняло постановление «Об экспедиции Экенера в Арктику»:

«а) Разрешить международному обществу «Аэроарктик» научную экспедицию на дирижабле с остановками на территории СССР по маршруту Германия–Ленинград–советский сектор Арктики–Москва (Ленинград)–Германия;

б) Разрешить участие в этой экспедиции в качестве её начальника профессора Самойловича и других советских исследователей;

в) валютные расходы не должны превышать 17 тысяч долларов и покрываться из резервного фонда СНК СССР».

Вернувшись в Москву, А.З. Гольцман провёл пресс-конференцию для журналистов, в ходе которой сообщил, что полёт дирижабля «Граф Цеппелин» намечен на 20 июля, экспедиция будет проведена на средства трёх стран: Германия



43.

Профессор
Р.Л. Самойлович в
1912 году участвовал в
геологической экспедиции
В.А. Русанова на
остров Шпицберген.
Первый руководитель
Северной научно-
промышленной экспедиции
(1920–1925), директор
Института по изучению
Севера (1925–1930),
заместитель директора
Всесоюзного арктического
института (1932–1938).
Начальник экспедиции
на ледоколе «Красин»
по спасению команды
итальянского дирижабля
«Италия» (1928).
Научный руководитель
международной
экспедиции на дирижабле
«Граф Цеппелин» (1931),
начальник экспедиций
на «Русанове» (1932),
«Седове» (1934), «Садко»
(1936 и 1937–1938).
В мае 1938 года был
арестован, а 4 марта 1939
года – расстрелян.
В 1957 году реабилитирован
посмертно



44.

*Советские участники
полёта на дирижабле
«Граф Цепелин».*

*Слева направо:
проф. П.А. Молчанов,
проф. Р.Л. Самойлович,
радист Э.Т. Кренкель,
инженер Ф.Ф. Ассберг*

предоставит воздушный корабль, США оплатит научное оборудование, а СССР подготовит базу на Комендантском аэродроме в Ленинграде. Соответственно научная группа будет формироваться за счёт представителей этих стран. От СССР в неё войдут Р.Л. Самойлович – руководитель экспедиции, П.А. Молчанов – изобретатель новейшего радиозонда для аэрологических и метеорологических наблюдений и инженер Ф.Ф. Ассберг. Кроме того, в состав экипажа дирижабля зачислят радиста Э.Т. Кренкеля, который, помимо высокого профессионализма, хорошо знал немецкий язык и географию Земли Франца-Иосифа, где зимовал в 1929–1930 годах. Во время полёта предполагались две посадки: в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа, где намечалась встреча с ледокольным пароходом «Малыгин» (начальником почтового отделения на нём был назначен представитель Наркомпочтеля И.Д. Папанин, для которого поход стал первым знакомством с Арктикой), и в районе Северного полюса, где планировалась встреча с американской подводной лодкой Дж. Уилкинса «Наутилус».

Для панорамной аэрофотосъёмки земной поверхности «Граф Цепелин» оснастили самым современным аппаратом Цейса с центральными восемью периферийными объективами. Это позволяло делать одновременное изображение на одну плёнку и параллельно автоматически вести непрерывную фотосъёмку. Для проверки оборудования 22 июля дирижабль совершил пробный полёт в районе Фридрихсхафена – места его постройки.

Старт был дан чрез два дня. Дирижабль с 46-ю членами экипажа и научного состава на борту вылетел из Фридрихс-

хафена, затем сделал остановку на ночь в Берлине и вечером 25 июля приземлился в Ленинграде.

Утром «Граф Цеппелин» пролетел над Архангельском, а затем взял курс на Землю Франца-Иосифа, где в бухте Тихой о. Гукера находился пароход «Малыгин». Достигнув его, дирижабль приводнился, и между ними произошёл обмен почтой. Путь в эту точку от Ленинграда занял всего 34,5 часа. Набрав высоту, «Цеппелин» пролетел над наименее изученными к тому времени западной и северной частями архипелага и провёл аэрофотосъёмку. Незаходящее солнце и хорошая погода способствовали успеху дела. Учёные выявили и исправили несколько ошибок на картах. Попутно, по просьбе У. Нобиле, они тщетно пытались найти следы пропавшего дирижабля «Италия». Под руководством профессора П.А. Молчанова члены научной группы выпустили несколько шаров-зондов и получили ценные сведения о верхних слоях арктической атмосферы.

Миновав о. Рудольфа, дирижабль взял курс на Северную Землю. По значимости получаемой информации всего один час его полёта заменял месяцы и годы предыдущих экспедиций. Буквально каждые пять минут фотоаппараты фиксировали новый, ещё неизвестный географам остров. По этому поводу командир «Цеппелина» Х. Экенер шутил, что *«Р.Л. Самойлович падал в обморок от подобного неслыханного урожая маленьких, но до того неизвестных земель»*.

Ко времени посещения дирижаблем Северной Земли там уже находилась четвёрка советских полярников под руководством Н.Н. Урванцева, занимавшаяся описанием островов. В планы воздушной экспедиции входили не только облёт и съёмка архипелага, но и посещение полярной станции на о. Домашнем. Экипаж «Цеппелина» намеревался доставить зимовщикам почту и продовольствие, а также за-



45.
Маршрут полёта
дирижабля «Граф
Цеппелин» в 1931 году



46.
*Марка, посвященная
дирижаблестроению
в СССР. 1931 г.*

брать коллекцию образцов горных пород и геолога Г.А. Ушакова. Но из-за густого тумана их встреча не состоялась.

Тем не менее результаты воздушной экспедиции «Цепелина» превзошли все ожидания. Не случайно научный руководитель Р.Л. Самойлович, отвечавший за проведение аэрофотосъёмки и наблюдения за конфигурацией суши, записал: *«За 106 часов арктического полёта дирижабль проделал такую работу, которую при нормальных экспедициях на ледоколах можно выполнить лишь в 2–3 года упорной, настойчивой работы»*. Ведь Н.Н. Урванцеву и Г.А. Ушакову за два года удалось пройти на собачьих упряжках всего около 5000 километров. Это позволило положить на карту береговую линию только крупных островов и основные возвышенности рельефа. При этом картирование ледников в их планы не входило, да и практически было неосуществимо. Дирижабль же всего за несколько часов заснял весь архипелаг, что позволило объединить фотоснимки с маршрутной съёмкой и астропунктами Н.Н. Урванцева и за короткое время составить детальную карту архипелага, в том числе восточного побережья и пролива Шокальского.

Густая облачность к востоку от Северной Земли и необходимость экономии горючего заставили экипаж «Цепелина» отказаться от посещения Новосибирских островов. Дирижабль повернул на юг, пролетел над озером Таймыр, горами Бырранга и достиг о. Диксон. Далее он пересёк Карское море и добрался до самой северной точки Новой Земли – мыса Желания. По распоряжению Р.Л. Самойловича было тщательно заснято восточное побережье Северного острова. Над проливом Маточкин Шар LZ-127 перелетел на западное побережье архипелага, откуда взял курс на Архангельск и Ленинград. Пролетая над аэродромом в Гатчине, экипаж сбросил на парашютах полученную от «Малыгина» почту. Уже вечером 30 июля «Цепелин» встречали на столичном аэродроме Темпельгоф ликующие берлинцы. За 110 лётных часов дирижабль преодолел 13200 километров, основная часть из которых приходилась на безлюдные просторы Северного Ледовитого океана. Географические, картографические и метеорологические результаты воздушной экспедиции оказались бесценными.

Преимущества аэрофотосъёмки были настолько очевидны, что экспедиция Г.А. Ушакова стала последней, которая пользовалась маршрутными наблюдениями. Когда через три года известный полярник Е.К. Фёдоров, зазимовавший на полярной станции Мыс Челюскин, по собственной инициативе сделал глазомерную съёмку северного побережья Таймыра, в Гидрографическом управлении его вежливо

поблагодарили, но от материалов отказались, сославшись, что они не соответствуют требованиям времени.

Последующая практика экспедиционно-научных исследований Арктики продемонстрировала преимущества и эффективность сочетания воздушных и наземных методов наблюдений. Первым на Севере эту методику применил геолог С.В. Обручев во время экспедиции на Чукотку в 1932–1933 гг.

Несмотря на выдающиеся научные результаты полёта «Графа Цеппелина», немецкая сторона под предлогом засветки плёнки отказалась передать в СССР копии аэрофотосъёмки советских арктических архипелагов. Это подтолкнуло руководство страны к разрыву от взаимодействия с Германией. Кроме того, с приходом к власти нацистов общество «Аэроарктик» вообще навсегда прекратило своё существование.

Приоритет в сотрудничестве СССР с иностранными государствами в области дирижаблестроения был отдан Италии. В 20–30 гг. в этой стране уже закупались самолёты и привязные аэростаты для нужд Красной Армии и флота. После спасения советскими людьми членов экипажа дирижабля «Италия» его командир, инженер-конструктор Умберто Нобиле, получивший чин генерал-майора, изменил свои взгляды на СССР. Из-за осложнений с режимом итальянских фашистов он охотно согласился переехать в Советский Союз для налаживания дирижаблестроения. 30 сентября 1931 г. был согласован проект совместного договора: *«1. Инженер Нобиле берёт на себя техническое руководство и ответственность за подготовку дирижабля, приспособленного к воздушной Арктической экспедиции...*

5. В 1933 году или, в случае неготовности к этому времени дирижабля, в последующем 1934 году советским правительством будет организована в Арктику воздушная экспедиция с дирижаблем, который пробудет там не менее пяти последовательных месяцев, как с целью изучения самой Арктики, так и для установления возможности применять дирижабли для обслуживания Арктики. К этому времени должна быть построена в Арктике специальная база с эллингом нормального типа.

6. Начальником воздушной арктической экспедиции будет назначен инженер Нобиле. Длительность, программа, маршруты и научные участники этой экспедиции будут установлены советским правительством».

Помимо этого, соглашение предусматривало, что *«инж. Нобиле берёт на себя техническое руководство по проектированию и постройке остальных дирижаблей, стоящих в*



47.
*Советский дирижабль
СССР В-5. 1933 г.*

плане ВО ГВФ, кубатурой в 37000, 7000 и 1000 кубических метров».

Однако в ходе обсуждения заместитель наркома внешней торговли Ш.З. Элиава выступил против пункта об экспедиции, посчитав, что это приведёт к осложнению отношений с Италией. В итоге 23 декабря 1931 г. Политбюро ЦК ВКП(б) не утвердило пункты о постройке большого дирижабля и проведении полярной экспедиции, приняв «усечённое» решение – пригласить конструктора У. Нобиле.

Чуть ранее, 7 декабря 1931 г., при Всесоюзном объединении Гражданского воздушного флота было образовано производственно-экспериментальное предприятие строительства и эксплуатации дирижаблей – «Дирижаблестрой» в городе Долгопрудном под Москвой. Там предполагалось построить серию воздушных кораблей полужёсткого типа объёмом до 150000 кубометров для использования на внутрисоюзных линиях, в том числе и на трансарктической: Москва–Обдорск (ныне Салехард)–Игарка–Тикси–Уэлен.

В мае 1932 г. Нобиле прибыл в СССР с командой опытных инженеров, техников и квалифицированных рабочих. Уже через 14 месяцев с Долгопрудненской верфи сошёл первый советский опытный дирижабль В-5 объёмом 2340 кубометров. С конца апреля 1933 г. его стали использовать для обучения пилотов и наземного персонала. А на его месте заложили второй, более мощный воздушный корабль В-6 «Осоавиахим» объёмом 18506 кубометров. Впоследствии на базе «Дирижаблестроя» возникли новые отечественные предприятия: Долгопрудненское конструкторское бюро автоматики, Центральная аэрологическая обсерватория и Химический завод тонкого органического синтеза. Генерал У. Нобиле пунктуально выполнил условия контракта и вернулся домой.

А в СССР ещё долго, но безрезультатно пытались наладить воздухоплавание с помощью дирижаблей и стратостатов. Так, 30 января 1934 г. для побития рекорда высоты стартовал стратостат «Осоавиахим-1». Но, поднявшись до высоты 21 километр и послав приветствие XVII партсъезду, экипаж потерпел аварию и погиб при падении.

Многие ещё продолжали связывать большие надежды с дирижаблями. В частности, в четвёртом номере журнала «Советская Арктика» за ноябрь 1935 г. развернулась жаркая дискуссия на тему «Самолёт и дирижабль в Арктике». В ней приняли участие первые полярные лётчики М.Т. Слепнёв, М.В. Водопьянов, капитан А.К. Бурке, инженер Д.С. Спасский, командир эскадры дирижаблей



48.
Советский дирижабль
«ОСОАВИАХИМ»
СССР В-6

Э.К. Бирнбаум и главный инженер С.С. Бенфельд, начальник бригады конструкторского отдела ЦАГИ В.Л. Александров, председатель Воздухоплавательного комитета АвиаВНИТО Б.Н. Воробьёв, авиаконструкторы М.Л. Миль (тогда ещё бригадир ЦАГИ), В.Б. Шавров, Р.Л. Бартини, командиры дирижаблей «В-7» Померанцев, «В-6» – Паньков и другие. Уже тогда большинство участников дискуссии склонялось к более эффективным самолётам. Тем более что к тому времени в ряде ведущих стран мира изменились взгляды на применение больших дирижаблей. Аварии и катастрофы этих летательных аппаратов (что было не так уж редко, особенно в США) повсеместно снизили интерес к их эксплуатации и производству. Воздушный гигант, который мог нести в себе десятки и сотни тысяч кубометров легковоспламеняющегося и легковзрывающегося газа, стал вызывать естественные опасения.

Доказательством тому стала трагедия, произошедшая с дирижаблем «В-6», сгоревшим 6 февраля 1938 г. в карельском небе под Кандалакшей. Она и поставила точку в споре между дирижаблями и самолётами.

1.6. Начало большого пути

Технический прогресс интенсивно выдвигал авиацию на лидирующие места, включая освоение Арктики. В короткий срок она достигла уровня возможности осуществлять в высоких широтах любые виды работ. Это обстоятельство не могли не заметить учёные, моряки и промышленники.

Так, ещё в марте 1918 г. в Москве была образована Комиссия по созданию «Великого Северного пути». В её составе в дополнение к автомобильной части для «поддер-

жания связи на более далёкие расстояния» «с начальниками и дальнейшими пунктами постройки, железными дорогами, городами, садами, деревнями и лесными участками» впервые должно было появиться самостоятельное авиационное подразделение – АВИАПАРК. Но Гражданская война и интервенция отодвинули сроки реализации данного проекта.

С окончанием боевых действий, показавших возросшую роль авиации, её развитие пошло «семиимильными шагами». Но отставание Советской России в этом вопросе от стран Европы и Америки было катастрофическим. Достаточно отметить, что в 1918 г. заводы страны сумели выпустить всего 255 самолётов и 79 моторов (в 1921–1922 гг. – 43 и 8, в 1922–1923 гг. – 143 и 50, в 1923–1924 гг. – 173 и 70 шт.), которые почти целиком изготавливались из иностранных деталей, поступивших до революции и запасов которых хватило до 1920 года. В то время по этим показателям Великобритания превосходила Советскую Россию в 126 и 280 раз, Франция – в 93 и 564 раза, а США – в 5 и 430 раз соответственно. Поэтому уже 26 января 1921 г. СТО смог выделить на восстановление 7 авиационных предприятий 3 млн. рублей золотом, из них одна пятая часть – 590 тыс. золотых рублей шла на закупки технического оборудования за рубежом. В 1922–1923 гг. на развитие советской авиации (10 заводов) было направлено ещё 35 млн. рублей золотом. Из этой суммы большая часть отпускалась на прямые закупки иностранных самолётов и авиационного оборудования.

Среди летательных аппаратов, которые СССР начал приобретать за границей, главным образом для нужд обороны, были: немецкие «Фоккеры», «Юнкерсы», «Гальберштадт» и «Дорнье», итальянские «Савойя», «Балилла», «СВА» и «Ансальдо», английские «Де Хэвилленд», «Мартинсайд» и «Авро», французские «Ньюпор» и «Анрио». В итоге их доля в ВВС Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА) в 1922 г. составила 90 %. 6 марта 1923 г. Политбюро ЦК партии приняло решение об увеличении военных закупок за рубежом, но это встретило возражение наркома финансов Г.Я. Складского. Поэтому в 1923 г. доля импортных аэропланов в РККА составила только 50 %. Всего в 1922–1925 гг. было закуплено 700 иностранных самолётов. В этот же период отечественная авиапромышленность продолжила выпуск и ремонт довоенных лицензионных английских («Сопвич», «Дейчфор», «Де Хэвилленд») и французских («Фарман», «Спад», «Ньюпор», «Моран-Парасоль») аппаратов.

Самым узким и проблемным местом для отечественной авиапромышленности по-прежнему осталось производство моторов. Традиционно они закупались за границей.



49.
*Самолет Юнкерс Ю-13
«Все в Авиахим» перед
агитполётом*

В 1918–1921 гг. из четырёх моторостроительных заводов работали только два московских – «Икар» (бывший «Гном и Рон» – ГАЗ №2) и «Мотор» (ранее Рижский – ГАЗ №4, в 1924 г. к нему присоединили бывший «Сальмсон», ныне ММПП «Салют»).

В таких условиях привлечение военных самолётов для народно-хозяйственных нужд, включая обеспечение морских перевозок в Арктике и транспортные завозы грузов в Заполярье, было проблематичным. Тем не менее они всё чаще стали появляться в северных и дальневосточных районах страны. Сама жизнь диктовала необходимость их работы.

Не случайно стали появляться и первые гражданские организации, способствующие развитию авиации. Так, 17 марта 1923 г. в РСФСР было создано общество Добровольного воздушного флота («Добролёт», ОДВФ) с уставным капиталом в 2 млн. рублей золотом. Основными его целями были: организация воздушных почтово-пассажирских и грузовых линий, решение задач народного хозяйства, связанных с авиацией (например, аэрофотосъёмка местности), а также развитие отечественной авиапромышленности. Территориально деятельность «Добролёта» охватывала всю Россию и Среднюю Азию, где стали открываться его бюро. Например, 3 ноября 1923 г., несмотря на удалённость от Москвы, отсутствие регулярного транспортного сообщения и устойчивой радиосвязи, в с. Уэлен было создано Чукотское местное бюро. В объявлениях, разосланных по стойбищам и ярангам, разъяснялись цели общества и условия вступления в него. Вскоре в члены «Добролёта» было вовлечено 20 человек. За 10 месяцев на строительство авиации они собрали 424 рубля, 12 песцов и 2 лисицы, которые отправили уполномоченному Камчатского губревкома по Чукотскому уезду. 2 февраля 1924 г. уэленские энтузиасты авиации при-

няли на своём собрании следующую резолюцию: *«Слушали: О конечной цели работ Чукотского местного ОДВФ.*

Постановили: Исходя из полной изоляции восточного побережья Чукотского и Камчатского полуостровов и стоя на платформе ОДВФ, Чукотское местное ОДВФ основной целью своих работ считает приобретение гидроплана для установления постоянной связи с остальной территорией Совереспублики, для чего представляет все имеющиеся в его распоряжении как уже собранные, так и вновь поступить могущие средства».

Уже через два года работы в рядах «Добролёта» насчитывалось более 2 млн. человек. К 29 октября 1930 г. – моменту ликвидации этой организации общая протяжённость воздушных линий, обслуживаемых самолётами Общества, составляла уже 26000 километров, по которым было перевезено 47000 пассажиров и 408 тонн различных грузов.

В 1927 г. в СССР было создано и Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству – Осоавиахим. Эта массовая добровольная общественная организация советских граждан решала задачи по укреплению обороноспособности страны и распространению авиационных и других военных знаний среди населения. В конце 20-х гг. Осоавиахим выступил инициатором многих крупных по своему значению перелётов, создания серии легкомоторных самолётов для широкого обучения молодёжи авиационному делу. Во многих городах создавались аэроклубы, в том числе в Москве – Центральный аэроклуб СССР. Переход к аэроклубной системе подготовки авиационных кадров без отрыва от производства способствовал значительному увеличению числа пилотов. Начиная с первой половины 30-х



50.
«Юнкерсы» на северном
аэродроме

гг. началось массовое развитие парашютизма, планеризма и авиамоделизма.

Но в начале 20-х гг. наиболее остро нуждались в использовании авиации районы Крайнего Севера и Заполярья.

В 1921 г. в западном секторе Северного морского пути прошла вторая Карская товарообменная экспедиция по вывозу в Архангельск и Европу излишков сибирского хлеба в обмен на промышленную продукцию. Её впервые обеспечили гидрографической информацией. Для этого в Мурманске создали службу погоды, обобщавшую сведения о льдах и погоде в Карском море. Но принятых мер явно не хватало.

На лето 1924 г. Гидрографическое управление запланировало очередную экспедицию на Новую Землю под руководством Н.Н. Матусевича. На этот раз своё участие в ней предложил и военный морской лётчик Борис Григорьевич Чухновский (1898–1975).

Он родился на Украине в Черниговской губернии в семье потомственных дворян. Окончил Гатчинское реальное училище. 25 июня 1916 г. был зачислен кадетом Морского корпуса, а 26 августа произведён в гардемарины. В мае 1917 г. Б.Г. Чухновского по его страстной просьбе зачислили «охотником» в Офицерскую школу морской авиации в Ораниенбауме, которая только что была переведена туда из Петрограда. В те годы «охотниками» на флоте называли добровольцев. Пришлось одновременно учиться летать и сдавать экзамены в Морском корпусе. В июне в послужном списке Б.Г. Чухновского добавилась очередная запись: «*Выдержал экзамен на мичмана военного времени и произведён в авиационные унтер-офицеры*». Ещё во времена учёбы Борис Григорьевич зачитывался архивными отчётами Я.И. Нагурского и мечтал о собственных полётах в Арктике.

После октября 1917 г. военлёт Б.Г. Чухновский был назначен начальником дивизиона воздушной бригады Балтийского флота. Зимой 1918 г. участвовал в обеспечении ледового похода кораблей из Гельсингфорса в Кронштадт, прикрывая их от возможного захвата германскими и финскими войсками. В 1921 г. Гражданская война забросила его на Карельский фронт командиром 1-го разведывательного гидроотряда, а позже – в Волжско-Каспийскую флотилию, где ему доверили возглавить всю авиацию. Потом два года командовал 4-м отрядом гидросамолётов Воздушного флота Чёрного и Азовского морей, базировавшимся в Одессе в бухте Нахимова и состоявшим из трофейных аэропланов «Альбатрос», захваченных у врангелевцев. Затем снова была служба на Балтике, откуда в 1923 г. Борис Григорьевич поступает и через год заканчивает гидрографический



51.

Один из первых лётчиков Полярной авиации военлёт Б.Г. Чухновский. Выяснял возможность базирования авиации в Заполярье. В 1929 г. совершил перелёт из Ленинграда на Новую Землю, продолжавшийся 26 суток! Был инструктором В.С. Молокова при прокладке первой воздушной линии вдоль Енисея к Игарке и дальше к Северному Ледовитому океану. Впервые доказал, что самолёт может обеспечить проводку каравана судов во льдах Арктики за одну навигацию. Участвовал в спасении экспедиции Нобиле. В годы Великой Отечественной войны служил заместителем командира авиаполка на Северном флоте. Совершил немало боевых вылетов, участвовал в поисках вражеских подводных лодок. На лётной работе был до 1946 г. Впоследствии работал инспектором Полярной авиации



Сх. 5. Гидросамолёт «Юнкерс» Ю-13 – всемирно известный пассажирский самолёт 1920-х годов. Очень экономичный и с хорошими лётными качествами. На советских авиалиниях появился в 1922 году. Всего было закуплено около 20 машин, из которых 10 передали «Добролёту». В ГВФ использовались до середины 1930-х годов. На них летали полярные лётчики В. Галышев, Н. Найдёнов и др.

факультет Военно-морской академии. Имея налёт около 300 часов на 16 типах самолётов, вместо практики в июне 1924 г. он решает принять участие в Северной гидрографической экспедиции на Новую Землю. Б.Г. Чухновский начал буквально осаждать солидные государственные учреждения с требованием выделить ему для использования в Арктике самолёт.

Начальник экспедиции Н.Н. Матусевич, зная об отсутствии достоверных карт Карского моря, загорелся идеей Б.Г. Чухновского о проведении воздушной разведки и аэрофотосъёмки в интересах судов. Штаб ВВС Морских сил Балтийского моря поддержал Бориса Григорьевича и выделил для него двухместный поплавковый самолёт-разведчик «Юнкерс» Ю-20 немецкого производства, снабжённый автоматической фотокамерой системы Потье (всего на Балтике и Чёрном море в 1926–1930 гг. эксплуатировались 17 таких самолётов).

Цельнометаллический моноплан Ю-20 изготавливался в СССР на московском концессионном заводе фирмы «Юнкерс» в Филях (концессия просуществовала до 1927 г.) из гофрированного дюралюминия с однореданными поплавками, имевшими гладкую обшивку. Самолёт был неприхотлив в эксплуатации, легко разбирался и собирался. Двигатель «БМВ-IIIА» мощностью 185 лошадиных сил позволял развивать скорость до 170 километров в час и продержаться в воздухе 4 часа. Но и этих показателей по тем временам было достаточно. Для условий Арктики усилили только запасные шасси (в серии из 20 машин, выпущенных концессионным заводом, использовались детали, поступавшие из Германии. Кроме того, СССР закупил в этой стране ещё 20 самолётов, которые частично комплектовались колёсными шасси).

Б.Г. Чухновский и его механик О.Д. Санаужак переправили самолёт по железной дороге в Архангельск, где погрузили на баржу, буксируемую пароходом «Юшар». В распоряжении экспедиции были также транспорты «Азимут», «Купава» и «Мурман». Их поход начался в ночь на 9 августа 1924 года. Помимо Н.Н. Матусевича, в составе экспедиции находились известный геолог Р.Л. Самойлович, гидрограф Н.И. Евгенов, художник Н.В. Пинегин, участвовавший ещё в экспедиции Г.Я. Седова в 1912–1914 гг., а также радист Э.Т. Кренкель, отправлявшийся на свою первую зимовку.

Пройдя проливом Маточкин Шар, суда бросили якоря у одноимённой обсерватории, в 17 километрах от выхода в Карское море. Здесь находился солидный для того времени полярный посёлок – жилой дом, аппаратная, радиостанция, две 60-метровые радиомачты, метеорологическая и магнитная станции и баня. Собрав и опробовав самолёт, 21 августа 1924 г. Б.Г. Чухновский впервые поднялся на нём в полярное небо. Это произошло ровно через 10 лет после первого полёта Я.И. Нагурского над Новой Землёй.

Как сообщал ТАСС, *«полёты производились в августе и сентябре с Маточкина Шара к северу от залива Незнаемый и к югу до острова Мехреягина с целью разведки движения льдов и опускания банок».*

Всего в той экспедиции Б.Г. Чухновский выполнил 12 полётов, пробыв в воздухе около 13 часов. **Он стал первым советским полярным лётчиком, использовавшим самолёт для ледовой разведки.** Своими маршрутами Б.Г. Чухновский полностью охватил побережье Южного и Северного островов Новой Земли, а также осуществил два вылета над просторами Карского моря. Во втором полёте, 22 августа, участвовал гидрограф Н.И. Евгенов, впервые выполнивший квалифицированную ледовую разведку с воздуха.



52.
Знак «Добролёта».
1928 г.



53.
Аварийная посадка
«Юнкерса»



54.
Один из «Юнкерсов»
Ю-13 «Добролёта»

«Евгенов восхищался, — вспоминал Б.Г. Чухновский. — Ещё бы не восхищаться! За этот почти получасовой полёт мы обследовали поверхность моря, осматривать которую с ледокола понадобилось бы минимум около 3 дней...

Высота глаза наблюдателя плюс скорость передвижения решали задачу быстрой надёжной разведки льдов одновременно на громадных участках Ледовитого моря. Романтика, громадное и волнующее потенциальное стремление к овладению с воздуха тайнами Арктики сразу же превратилось для меня в реальную, ещё более ценную, действительность...

...Так зарождалась Полярная авиация. Однако я не сказал ещё о самом, с моей точки зрения, существенном. Я и сейчас держусь того взгляда, что только то начинание способно рассчитывать на жизненный успех, какое в своей организационной стадии безраздельно целеустремлённо. Только та операция проходит успешно, которая органически сочетает подготовительный период работы с созданием и подбором средств и фактическим выполнением этой операции.

В период первых шагов советской авиации на Севере это органическое сочетание, несмотря на заведомые трудности, всё же давало положительные результаты. Трудности были велики».

Трижды на этом Ю-20 летал и художник Н.В. Пинегин, который провёл удачную кино- и фотосъёмку побережья, а позднее по памяти сделал несколько десятков зарисовок. Всё это помогло внести существенные коррективы в гидрографические карты Новой Земли.

Поздним вечером 6 октября обледенелый самолёт перевезли на судно, разобрали и спустили в трюм. Суда двинулись в обратный путь, в Архангельск. Оценивая результаты своей работы, в журнале «Красные крылья» № 5 за 1924 г. Б.Г. Чухновский писал следующее: «Несмотря на отсут-

ствие оборудованной базы, отсутствие опыта в приспособлении и снабжении самолёта для гидрографических работ в полярных условиях, несмотря на исключительно неблагоприятную погоду, настоящая попытка использования самолёта показала, что авиация может успешно работать на Севере, и что её работа весьма полезна».

На 1925 г. была запланирована очередная гидрографическая Карская экспедиция на Новую Землю. Её руководитель Н.Н. Матусевич вновь послал приглашение командованию Б.Г. Чухновского. С учётом прошлого опыта Борис Григорьевич составил основные требования к авиационной части: работать парой самолётов, тогда грузоподъёмность каждого позволит брать в полёт двухнедельный запас продовольствия; кабина послужит экипажу временным жильём; самолёт должен быть лёгким, чтобы лётчики могли самостоятельно разворачивать и крепить его. Этим требованиям соответствовал пассажирский «Юнкерс» Ю-13. По сравнению с военным Ю-20 он мог принять на борт вдвое больше груза и имел значительно больший радиус действия.

Для осуществления планов экспедиции необходимо было получить поддержку у руководства ВВС Красной Армии. Вот как об этом вспоминал сам Б.Г. Чухновский: «В 1925 году, когда советская авиация на Севере делала свой второй шаг... на маломощных самолётах, получить эти самолёты было нелегко. Требовалась большая настойчивость, чтобы доказать рациональность использования авиации на Севере. Дело было новое, наша авиация только начинала развиваться, и, естественно, арктические «эксперименты» были окружены стеной известного недоверия. Бывали моменты, когда я считал уже всё потерянным, когда казалось, что никакими силами не преодолеть бюрократических препон, и что при отсутствии необходимых материальных средств мне придётся совершать полёты в северных ледовых условиях лишь в «мечтах».

В этот момент на помощь пришел т. Меженинов, в то время заместитель начальника Управления военно-воздушных сил, к которому я обратился с пространственным письменным докладом. Наше начинание встретило сразу полную поддержку. Мы получили самолёты, горючее и необходимое оборудование.

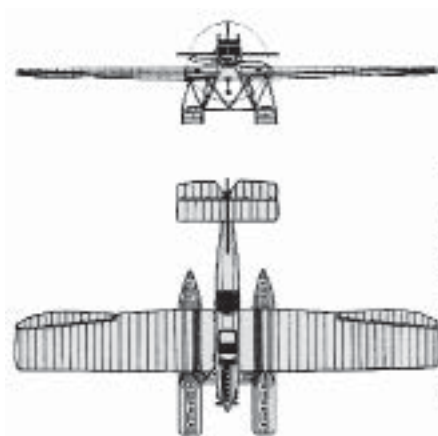
С таким же внимательно-чутким отношением мне пришлось встретиться при обращении к зам. начальника УВВС т. Муклевичу. Эта поддержка сыграла огромную роль в дальнейшем развитии авиаслужбы на Севере».

Тем не менее получить самолёты Ю-13 экспедиции не удалось. Пришлось довольствоваться менее грузоподъём-



55.

О.А. Кальвица — один из первых полярных лётчиков. В 1926 году первым поднял самолет в восточном секторе Арктики, выполнил облет острова Врангеля. С 1927 года пилот Бурят-Монгольской авиалинии, с 1928 года — воздушной линии Иркутск—Якутск. В 1929 году участвовал в северной экспедиции «Добролёта». Погиб в 1930 году в авиакатастрофе в Якутии



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ «Юнкерс» Ю-20, 1923 г.

Двигатель	BMW-IIIА (П-5)
Мощность макс., л.с.	185 (130)
Масса пустого самолета, кг	1113
Стартовая масса, кг	1680
Крейсерская скорость, км/час	180
Практический потолок, м	5000
Длина самолета, м	8,3
Размах крыла, м	15,36
Площадь крыла, м ²	32,0
Экипаж, чел.	2-3

Сх. 6.
 Гидросамолёт-разведчик
 «Юнкерс» Ю-20 в
 количестве 20 экземпляров
 был закуплен в 1923
 году и еще столько же
 было собрано в СССР из
 немецких деталей.
 В сентябре 1924 года
 Б. Чухновский выполнил
 на Ю-20 первые
 советские полёты в
 Арктике. Самолёт
 состоял на вооружении
 до 1930 года, затем
 оставшиеся машины
 передали на Белое море
 и в Управление Полярной
 авиации Главсевморпути

ными и с меньшим радиусом действия Ю-20. С большим трудом достали кое-какие запчасти и разыскали более или менее подходящую карту – одну на двоих. Не было даже порядочных компасов, и никто, конечно, не мог выдать лётчикам сведения о погоде по маршруту. Пилотом второй машины Б.Г. Чухновский выбрал Отто Артуровича Кальвицу (1889–1930).

Финн по национальности, в 1905 г. он стал членом финской социал-демократической партии. В 1917 г. сражался в рядах финской красной гвардии против белых в Выборге, и одним из последних покинул его. В том же году партия направила О.А. Кальвицу в Финляндию. Но там он проработал недолго – его выследили и отдали под суд. Приговор – 10 лет тюрьмы. Товарищи организовали ему побег. При переходе границы Отто Артурович обморозился и два месяца пролежал в госпитале, откуда был направлен в школу красных морских лётчиков в Самаре. После её окончания в составе авиации Балтийского флота участвовал в подавлении Кронштадтского мятежа. Бомбил, разбрасывал листовки, вёл разведку.

В декабре 1921 г. был откомандирован на Карельский фронт командиром звена 1-го разведывательного гидроотряда, которым как раз командовал Б.Г. Чухновский.

В состав экспедиции, кроме О.А. Кальвицы, вошли также лётчик-наблюдатель Н.Н. Родзиевич, механики О.Д. Санаужак и А.Н. Федукин. Под надзором двух последних бензин и запчасти отправили из Ленинграда в Архангельск поездом, чтобы Н.Н. Родзиевич смог организовать промежуточные базы на о. Колгуеве, в Белушьей губе и на Маточкином Шаре. Обслуживали экспедицию суда «Мурман» и «Таймыр».

4 августа 1925 г. самолёты вылетели из Ленинграда. За два дня с остановками в Петрозаводске и Медвежьегорске они добрались до Архангельска, а дальше последовал нелёгкий перелёт на Новую Землю. Три дня лётчики боролись с туманом и высокой приливной волной на стоянке в устье реки Чёши на полуострове Канин и шесть дней просидели в устье реки Жемчужной. Через становище Бугрино на о. Колгуево «Юнкерсы» перелетели в Малые Кармакулы на западном побережье Новой Земли, а оттуда – к обсерватории Маточкин Шар. Весь этот первый в истории долгий путь занял у них 26 дней.

В Маточкином Шаре на холодном ветру, под дождём и снегом лётчикам пришлось перебирать моторы и ремонтировать гидропланы. После этого они включились в работу гидрографической экспедиции: проводили ледовую разведку в интересах судов Карской экспедиции, которые возвращались с грузом экспортного леса, а также определяли рельеф дна в прибрежной полосе и фотографировали берега Новой Земли с целью внесения поправок в карты.

«Перелёт Ленинград–Новая Земля удался, – вспоминал Б.Г. Чухновский. – В нём участвовал один из соратников по гидроотряду, которым я командовал в 1923–1924 гг., Отто Кальвица. В этом же отряде тогда находились тт. Молоков, Леваневский и Линдель. Полёт удался, несмотря на более чем скромные качества наших самолётов».

Всего Б.Г. Чухновский, О.А. Кальвица и Н.Н. Родзиевич выполнили 9 полётов, из которых 4,5 часа заняла ледовая разведка и 5,3 часа – изучение береговой и прибрежной полосы. В итоге они доказали полезность авиации в исследовании Арктики и обеспечении полярного судоходства. Благодаря успешно проведённой ледовой разведке, часть пароходов экспедиции впервые в истории прошла из Карского в Баренцево море проливом Маточкин Шар. Несмотря на то, что длительный перелёт к месту работы с материка занял половину полезного времени работы самолётов и их экипажей, впервые в истории Арктики он дал ценный опыт эксплуатации авиации в необычных условиях.

27 сентября состоялись последние вылеты гидропланов на ледовую разведку. На следующий день их подняли на борт «Таймыра», и судно взяло курс на Архангельск. По возвращении Б.Г. Чухновский опубликовал в «Известиях» статью, заканчивавшуюся словами: *«Не чрезвычайными по дальности и героизму перелётами, а планомерным использованием самолёта для исследовательских и практических работ по использованию сырьевых и других богатств Севера мы сослужили великую службу Советскому Союзу».*



56.

Известный полярный лётчик М.С. Бабушкин. Герой Советского Союза (1937). В ГВФ с 1923 года. В Арктике занимался аэрофотосъёмкой, участвовал в экспедициях по спасению дирижабля «Италия» и экипажа л/п «Челюскин», в высокоширотной экспедиции ледокола «Садко» (1935), в высадке группы И.Д. Папанина на Северный полюс (1937), в поисках пропавшего самолёта С.А. Леваневского. 18 мая 1938 года погиб в авиакатастрофе под Архангельском

1925 г. был последним, когда Б.Г. Чухновскому удалось добиться выделения самолётов для полётов в небе Арктики. В 1926–1927 гг. это уже не удавалось.

Но в 20-е гг. в Арктике авиацию стали привлекать не только для проведения научных изысканий и ледовой разведки, но и для обеспечения зверобойного промысла в Белом море, который играл значительную роль в экономике страны. Заготовка гренландского тюленя – давняя традиция многих поколений поморов. Мясо шло в пищу, жир – на вазелин и мыло, а шкуры – на изготовление верхней одежды и обуви. Промысел вёлся ранней весной на льду, а также с мотоботов и ледокольных пароходов. Однако поиски залёжек тюленей были связаны с большими трудностями. Поэтому осенью 1925 г. «Совторгфлот», ведавший промыслом, обратился в управление «Добролёта» с просьбой организовать воздушную разведку морского зверя. Это было совершенно новым и увлекательным делом, связанным с посадками на льдины, поэтому выполнение его поручили опытному пилоту Аполлинарию Ивановичу Томашевскому – участнику одного из первых дальних авиаперелётов Москва–Пекин.

В начале 1926 г. А.И. Томашевский вместе с самолётом Ю-13 отбыл в Архангельск. Однако через две недели, в феврале ему на смену прислали М.С. Бабушкина.

Михаил Сергеевич Бабушкин в 1915 г. окончил Гатчинскую военную авиационную школу, где остался служить инструктором. Участвовал в Гражданской войне. Затем уволился из флота и с 1923 г. начал летать в Арктике, занимаясь аэрофотосъёмкой.

Приняв в Архангельске самолёт у А.И. Томашевского, М.С. Бабушкин вылетел в село Койду, где размещалась временная авиабаза с другими лётчиками.

В морозном феврале 1926 г. целые стада гренландского тюленя залегли на льдинах в горле Белого моря. Их промыслом занимались четыре ледокольных парохода, перед которыми была поставлена задача перекрыть прошлогодний показатель

57.
*Первый образец
поплавкового Р-5а
использовался для нужд
УПА ГУСМП и ГВФ
в середине 1930-х годов*





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Ш-2, 1932 г.

Двигатель	M-11
Мощность двигателя, л.с.	100
Взлетная масса, кг	900
Масса полной нагрузки, кг	360
Масса пустого самолета, кг	620
Максимальная скорость, км/час	140
Посадочная скорость, км/час	63
Длина самолета, м	8,2
Размах крыла, м	13,0
Запас топлива, кг	267
Дальность полета, км	до 1300
Практический потолок, м	3800
Экипаж, чел.	2
Пассажиры, чел.	1-2

и добыть свыше 100000 голов морского зверя. Сделать это можно было только с помощью воздушной разведки.

Промышленники, жившие на Беломорском побережье и занимавшиеся заготовкой тюленей, месяцами плавали в движущемся льду, постоянно подвергаясь опасностям и рискуя погибнуть под напором стихии. Многие из них не верили в целесообразность воздушной разведки, считая, что сверху невозможно разглядеть залёжку тюленей, а шум мотора наверняка распугает стадо. Предстояло опровергнуть это мнение.

Прилёт Ю-13 в село Койду произвёл на местное население ошеломляющий эффект: самолёта здесь никогда не видели и называли его не иначе, как «сатаной», «дьяволом», «огненной птихой», посланной людям в наказание за тяжкие грехи.

Но с самого начала вместо воздушной разведки лётчикам пришлось участвовать в спасении промышленников, которых унесло в море на льдинах. Несколько дней подряд они безуспешно вылетали на поиски пропавших. На восьмые сутки через 40 минут поиска М.С. Бабушкин вместе с пилотом И.В. Михеевым обнаружили на одной из льдин двух зверобоев. Сбросив им выпел с запиской и мешок с провизией, следующим рейсом они доставили пострадавшим тёплую одежду и дрова. Однако из-за непогоды спасатели добрались к ним только через четыре дня. За это время льдину раскололо, и люди оказались на разных её концах. Но трагедии не произошло. В тот же вечер к зверобоям пробился ледокольный пароход, который был направлен к ним по указанию лётчиков. А ещё через несколько дней спасённые охотники вернулись в родную Койду.

После этого случая пилоты завоевали доверие жителей Беломорского побережья. Труднее оказалось заставить капитанов ледокольных пароходов поверить в целесо-

Сх. 7.

Амфибия Ш-2 – очень простой и дешёвый самолет конструктора В.Б. Шаврова. Был запущен в большую серию в 1932 году и интенсивно использовался вплоть до начала 1960-х годов



58.

*Военлёт В.Л. Гальшиев.
В ГВФ с 1922 года.*

*В 1926 году проложил
новую воздушную линию
Красноярск — Туруханск
(первый зимний перелёт
в Сибири), затем —
первую на Востоке
международную линию
Улан-Удэ — Улан-Батор.*

*В 1928 году назначен
заместителем начальника
Управления Сибирских
воздушных линий.*

*В конце 1929 года
летал из Иркутска на
мыс Северный (ныне
мыс Шмидта) для
спасения пассажиров
парохода «Ставрополь»
и американской шхуны
«Нанук». Участвовал в
спасении «челюскинцев».*

*В 1934 году стал
командиром Ленской
авиагруппы УПА ГУСМП.*

*Был арестован, но
освобождён из тюрьмы
по телеграмме
В.М. Молотова. Умер в
больнице в 1940 году*

образность и эффективность воздушной разведки. Старые «морские волки», имевшие большой зверобойный стаж, оказались людьми самоуверенными и недоверчиво относились к самолётам. Но М.С. Бабушкин после каждого полёта садился на о. Моржовец, где имелаась радиостанция, и настойчиво сообщал капитанам судов достоверные данные о расположении стад тюленей на дрейфующем льду.

Однажды Михаил Сергеевич обнаружил в Мезенском заливе громадную залёжку тюленей, о чём сообщил по радиции на пароход «Малыгин». Но капитан Д.Т. Чертков усомнился в том, стоит ли туда идти. По его мнению, зверя там быть не должно, а район опасный для судовождения, полный «кошек» и мелей. И тогда М.С. Бабушкин решил сесть прямо возле парохода и лично переговорить с капитаном. До этого он никогда не садился на лёд из-за яростных протестов борtmеханика. Покружив над пароходом и осмотрев льдины, лётчик зашёл против ветра, убрал газ и плавно заскользил на лыжах по поверхности ледяного поля.

Д.Т. Чертков встретил авиаторов с напряжённым любопытством, но подробно выслушал рассказ Михаила Сергеевича о ледовой обстановке в заливе и об обнаруженной залёжке морских зверей. Наиболее приемлемый путь к ней он показал на карте. Старый капитан тут же вызвал своих штурманов и приказал им готовить прокладку курса. Через час после отлёта самолёта пароход снялся с якоря и всю ночь пробивался в нужную точку. А спустя несколько дней М.С. Бабушкин получил от Д.Т. Черткова радиограмму о том, что он смог добыть около 10000 тюленей. Так полярная воздушная разведка завоевала доверие у моряков.

Позднее М.С. Бабушкин ещё 11 раз садился на плавучие льдины и постепенно в совершенстве овладел этим искусством. Вначале он внимательно осматривал поля сверху, определяя на глаз их толщину и характер поверхности, а после посадки проверял свои наблюдения при помощи ледобура. Лётчик научился находить нужные льдины безошибочно, что очень пригодилось ему впоследствии при попадании в густые туманы и при вынужденных посадках.

Вместе с М.С. Бабушкиным посадки на дрейфующие льды делали и И.В. Михеев, и А.И. Томашевский. Последний вспоминал: «В процессе полётов нам приходилось садиться на ледяные поля, которые затем во время отлива уносит на двадцать и более километров. Иногда мы садились по собственной воле, иногда — по воле мотора. Зачастую, поднимаясь с нашего плавучего аэродрома, мы наблюдали сверху, как льдина, которую только что покинули, крошилась и исчезала в воде».

В том же 1926 г. первый опыт, приобретённый на Новой Земле, помог О.А. Кальвице летать над самой крайней восточной точкой советской Арктики – Чукоткой. Эти полёты были связаны с экспедицией к о. Врангеля.

Вопрос о создании фактории и полярной станции на этом острове Совет труда и обороны СССР обсуждал три раза (5 августа 1925 г., 30 января и 26 апреля 1926 г.). В результате в принятом постановлении было записано: *«Всю операцию по колонизации острова Врангеля, по устройству на нём фактории, по снабжению в будущем переселяемых возложить на Совторгфлот под его ответственность»*.

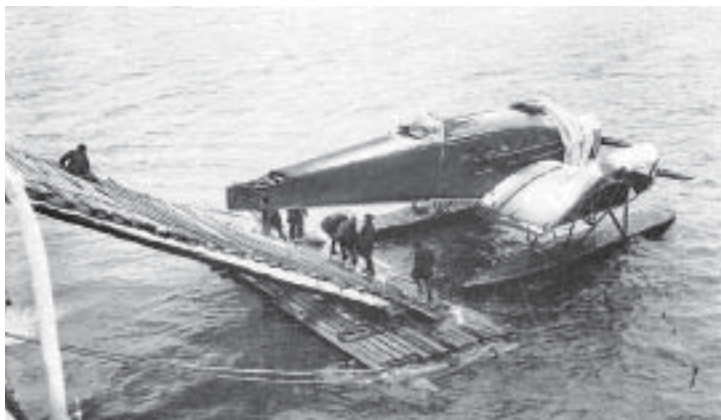
Руководителем экспедиции был назначен 26-летний сотрудник Дальгосторга Г.А. Ушаков. 8 мая 1926 г. его утвердили уполномоченным Далькрайисполкома, заменившего Дальревком, *«по управлению островами Северного Ледовитого океана Врангеля и Геральда с местопребыванием на острове Врангеля»*. «Совторгфлот» выделил для этого плавания сухо-груз «Ставрополь» с опытным капитаном А.Е. Миловзоровым, не раз ходившим к устью Колымы.

15 июля экспедиция покинула порт Владивосток. На борту «Ставрополя» среди будущих поселенцев – 10-ти семей чукчей и эскимосов находились лётчик О.А. Кальвица и механик Ф.Ф. Леонгард с гидросамолётом Ю-13. Они сдружились буквально сразу – так много было общего в их судьбах. Оба революционеры: Ф.Ф. Леонгард – австрийский, О.А. Кальвица – финский, а сражались оба за русскую революцию. Франц Францевич Леонгард после захвата власти кликой Хорти был приговорён к смертной казни. Ему тоже удалось бежать, и он, так же как и Отто Артурович, нашёл в советской стране вторую родину, где они и стали большевиками.

8 августа судно «Ставрополь» подошло к острову. На понтоне из двух шлюпок самолёт был переправлен в бухту



59.
Гидросамолёты «Савойя»
С-16 Э.М. Лухта и
«Юнкерс» Ю-13
Е.М. Кошелева в бухте
Роджерса. 1927 г.



60.
*Спуск на воду ЮГ-1
«Красный медведь»
Б.Г. Чухновского. 1927 г.*

Роджерса. Матросы помогли механику Ф.Ф. Леонгарду навесить крылья и запустить мотор. Но в ходе пробного полёта тот неожиданно заглох. При вынужденной посадке поплавков задел за льдину, набрал в пробоину воды и затонул. Кроме того, оказалась повреждена и лопасть винта.

Разобрав двигатель, авиаторы увидели прогоревший клапан и согнутый шатун. За неделю тяжёлого труда удалось заменить повреждённые части и заклепать поплавков. Своими руками О.А. Кальвица обрезал обе лопасти винта, выровняв «здоровую» по «больной», отшлифовал их и сбалансировал. Он понимал, что если не сделает хотя бы одного полёта, то его участие в экспедиции окажется провальным.

В последний день стоянки сухогруза, когда закончилась сборка нового дома для зимовщиков, О.А. Кальвица с Г.А. Ушаковым наконец-то совершил облёт острова. Самолёт дрожал от покалеченного винта, а пилот – от высокой температуры (он был простужен). Но полёт прошёл успешно. Впервые глазам человека открылась недоступная горная островная страна, покрытая полосами тумана. Произошло это 11 августа 1926 года.

Вот как вспоминал об этом историческом полёте Георгий Алексеевич Ушаков: *«Сегодня я решил воспользоваться гидросамолётом для осмотра побережья острова... Усаживаясь в кабину, через несколько минут мы уже в воздухе. Быстро проносится под нами бухта Роджерса, далеко остаётся мыс Гаваи, мелькают ледяные поля. На высоте 1000 метров мы огибаем скалы мыса Уэринг, и перед нашими глазами открывается весь северный берег острова. Он низменный и опоясан почти непрерывным рядом кос...*

Я даю пилоту сигнал снизиться и показываю на группу островков. Машина круто идёт вниз. Слежу в бинокль за

центральный островком. С каждой секундой он растёт, ширится и вдруг... начинает шевелиться. Моржи! Острова – это огромные льдины, усеянные моржами. Сколько же здесь моржей! Тысячи! На самой маленькой льдине не менее двухсот. С другой льдины, площадью около квадратного километра, уставилось на нас минимум пятьсот пар глаз».

Два раза садился О.А. Кальвица на дозаправку, пока не облетел весь остров, а Г.А. Ушаков не выбрал сверху удобные места для строительства промысловых избушек и отметил перевалы через горные цепи. У пилота едва хватило сил, чтобы явиться на прощальный ужин в кают-компанию парохода.

Характерно, что в этом плавании впервые было осуществлено базирование собранного гидросамолёта на палубе судна, откуда он спускался на воду и поднимался с помощью стрелы. До этого подобные операции осуществлялись с разобранными самолётами, что значительно сокращало возможности их оперативного применения.

В марте 1926 г. в Заполярье отличился и лётчик В.Л. Галышев.

Виктор Львович Галышев (1892–1940) окончил в 1912 г. Александровское военное училище в Москве. Служил лётчиком в 31-м корпусном, 12-м истребительном и в 1-м авиатрядах Балтийского флота. Воевал на фронтах Первой мировой войны. В 1918 г. перешёл на сторону советской власти и участвовал в боях с бандой атамана Антонова, за что был награждён орденом Красного Знамени. В 1922 г. перешёл в гражданскую авиацию и начал летать на авиалиниях Ташкент–Алма-Ата, Ташкент–Каган, Каган–Хива, Каган–Душанбе.

Ранней весной 1926 г. вместе с бортмехаником Ф.И. Грошевым на самолёте Ю-13 «Моссовет» В.Л. Галышев открыл воздушную линию вдоль р. Енисей от Красноярска до Туруханска. Это был первый перелёт в Сибири в такое время года. Летом Виктор Львович совершил рейс из Красноярска в заполярную Дудинку и вывез оттуда груз пушнины.

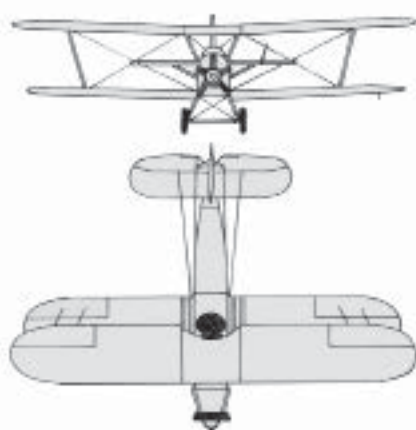
Вскоре правление «Добролёта» приняло решение о создании в Сибири Бурят-Монгольской воздушной линии Верхнеудинск–Урга. В июле первый полёт по ней вновь было доверено осуществить лётчику В.Л. Галышеву. Вместе с механиками Ф.И. Грошевым и Н.А. Орловым на самолёте Ю-13 «Моссовет» он открыл первую на Востоке международную линию (позже – Улан-Удэ–Улан-Батор).

С 1926 по 1927 гг. из-за сложной ледовой обстановки к о. Врангеля не смогло подойти ни одно судно. Радиостанции там не было, поэтому связь с поселенцами поддерживалась



61.

Уполномоченный Совета труда и обороны по СМП Георгий Давидович Красинский (в центре) и экипажи самолётов на борту парохода «Кольма». 1927 г. Г.Д. Красинский в 1922 году участвовал в первом морском походе по СМП из Петрограда в устье Енисея. В 1923 году провёл первый дальний морской рейс из Петрограда во Владивосток. В 1924 году был в экспедиции на ледоколе «Красный Октябрь» из Владивостока на о. Врангеля. В 1926 году возглавил экспедицию на пароходе «Ставрополь». В 1927 году участвовал в проведении первого рейса судов из Владивостока в устье Лены и в перелёте из Тикси до Иркутска. В 1928 году организовал трансарктический полёт из Владивостока до мыса Дежнёва и далее вдоль всего побережья Северного Ледовитого океана. В 1929 году организовал полёты по северному побережью от мыса Дежнёва до устья Лены. В 1932–1937 годах – уполномоченный ГУСМП в Северо-Восточном секторе Арктики. До 1941 года работал в ГУСМП, затем вышел на пенсию. Умер в 1955 году



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ У-2 (ПО-2), 1927 г.

Двигатель	М-11 (100 л.с.)
Полетная масса, кг	1050
Масса пустого самолета, кг	710
Практический потолок, м	3820
Максимальная скорость, км/час	180
Посадочная скорость, км/час	83
Длина самолета, м	8,1
Размах верхнего крыла, м	11,4
Размах нижнего крыла, м	10,65
Высота самолета, м	3,7
Запас топлива, кг	90
Дальность полета, км	470
Разбег, м	100
Пробег, м	85
Экипаж, чел.	2

Сх. 8.

У-2 конструкции Н.Н. Поликарпова — самый массовый легкомоторный самолёт СССР. С 1928 по 1953 годы было построено 33 тыс. машин более десяти модификаций.

В 1938 году пилот Г.П. Власов на У-2 впервые посетил дрейфующую станцию СП-1.

В 1944 году самолёт переименовали в По-2. Применялся до середины 1960-х годов

при помощи авиации. Судьба колонистов очень беспокоила нового особоуполномоченного СТО по Северному морскому пути Георгия Давидовича Красинского. Ещё 5 января 1927 г. Совнарком РСФСР, откликнувшись на просьбу правительства Якутской АССР, принял постановление, призванное сыграть в будущем важную роль в освоении края. Совторгфлоту «в целях обеспечения снабжения населения северных округов» было поручено организовать постоянные морские рейсы к устью Лены. Этим решением и воспользовался Г.Д. Красинский. Используя свои старые связи в верхах, он добился заключения 28 февраля соглашения между президиумом Осоавиахима, правлением Совторгфлота и Управлением ВВС РККА о широком использовании в Ленском рейсе самолётов. В нём, в частности, указывалось: «Советский торговый флот представляет два самолёта («Савойя-16» и Ю-13) с надлежащим оборудованием, техническим снаряжением и вполне квалифицированным лётным составом для установления связи и обслуживания в текущем году советской колонии на острове Врангеля». Кроме того, авиации было поручено изучить лётные условия на крайнем северо-востоке — для доставки колонистам почты и медикаментов, вывоза добытой ими за год пушнины, а также исследовать возможность прокладки в ближайшем будущем авиатрассы: бухта Тикси—Якутск—Иркутск. Руководителем этой части похода, названной Первой северной воздушной экспедицией Осоавиахима СССР, назначили Г.Д. Красинского.

Для экспедиции выделили два самолёта: уже известный пассажирский Ю-13 и трёхместную летающую лодку-биплан «Савойя-16» итальянского производства

(в 1923–1926 гг. СССР приобрёл в Италии 63 летающие лодки «Савойя» С-16бис, которые эксплуатировались до 1935 г.). У Ю-13 максимальная скорость составляла 200 километров в час, а продолжительность полёта – пять часов. «Савойя» была менее скоростная – соответственно 180 километров в час и 3,5 часа. В состав экипажей вошли: «Юнкерса» – пилот Е.М. Кошелев, механики Г.Т. Побежимов и В.Н. Журович; «Савойи» – пилот Э.М. Лухт и механик Ф.М. Егер. Для пробного рейса Совторгфлот предоставил старый пароход (1906 г. постройки), водоизмещением всего 1500 тонн, «Колыма». Его капитаном был один из опытных моряков бассейна П.Г. Миловзоров, не раз ходивший к устью Колымы и хорошо знавший условия плавания в Чукотском и Восточно-Сибирском морях.

В июне 1927 г. самолёты, сопровождаемые механиками, были отправлены по железной дороге из Севастополя во Владивосток. Бочки с семью тоннами авиационного бензина перевезли по р. Лене из Качуга в Булун. 21 июня П.Г. Миловзоров вывел «Колыму» из бухты Золотой Рог. На палубе судна вместе с грузами для полярных факторий находились и оба разобранных самолёта. Первые льды экспедиция встретила у мыса Сердце-Камень на Чукотке. А 14 июля, обогнув мыс Северный (ныне мыс Шмидта), пароход встал на якорь неподалёку от чукотского селения и фактории. Пришвартовав к борту большую льдину, на неё спустили самолёты и приступили к их сборке. О том, что произошло дальше, вспоминал пилот Э.М. Лухт: *«Лёд, плавающий в океане, сразу же пошёл на нас. Огромные льдины весом в несколько сот тонн, подточенные течением, на наших глазах разваливались на мелкие части. Поднявшееся волнение било льдины одну о другую, их вершушки, похожие на шляпки грибов, опрокидывались в море. Почти тотчас же их подводные*



62.

Лётчик Э.М. Лухт в 1926 году был направлен Управлением ВВС РККА для участия в Первой советской воздушной полярной экспедиции. Провёл агитационный перелёт из устья Лены в Иркутск протяжённостью 7,5 тыс. километров. Затем был назначен командиром авиаотряда в Хабаровске. В октябре 1929 года участвовал в боях на реке Сунгари. В 1930 году закончил Высшие курсы усовершенствования начальствующего состава. В 1938 году был вызван в Москву и назначен командиром Обского отдельного отряда ГВФ. 29 мая 1940 года внезапно скончался в возрасте 46 лет



63.

Митинг в честь прибытия первого самолёта в Якутск. 8 октября 1925 г.



64.

Плакат «Добролёта».
Автор А. Родченко

части, подбрасываемые толчками со дна, становились на их место, вызывая новые волны, ещё более сильные, и новые разрушения льда. Всё это крошево, сопровождающееся гулом и рычанием моря, двигалось к нам, грозя превратить в кашу и нас самих, и пароход, и самолёты...

«Юнкерс», сборка которого была закончена, с помощью чукчей, быстро спустили на узкую полоску чистой воды. Лётчик Кошелев, проделывая искусные манёвры рулями, сумел выдавить из своего мотора полную мощность и взлететь, а «Савойю» снова подняли на пароход. «Колыма» снялась с якоря и совершила переход в северо-восточную часть залива, где движения льдов не было».

В первом рейсе на о. Врангеля Е.М. Кошелев доставил для поселенцев снаряжение, боеприпасы и медикаменты. На другой день в бухте Роджерса произвёл посадку самолёт Э.М. Лухта. Лётчики и Г.Д. Красинский трое суток пробыли у островитян и подробно ознакомились с их жизнью. Вот что говорил об условиях полёта на остров Е.М. Кошелев: *«Не было у нас ни радио, ни даже соответствующего компаса. Через несколько часов полёта попали в метель и туман. Перешли на бреющий полёт, до высоты два-пять метров. Видимость всё же плохая... Вдали показалось тёмное пятно. Подлетаем ближе и убеждаемся, что это остров Врангеля. Странно, однако, не видно ни жилья, ни места для посадки. Берег сплошь забит льдами, громоздившимися друг на друга. При посадке в таком месте от самолёта остались бы одни осколки.*

Побежимов показывает, что бензин на исходе. Место для посадки нужно было искать как можно скорее. Пролетев ещё немного, увидели бухту, по карте – бухту Роджерса. На берегу – яранги, шевелятся люди. На одном домике красный флаг. Спускаемся ниже, коснулись воды, благополучно сели. Подошли к берегу. Со всех сторон к нам бегут чукчи, замечаем среди них и русских. Трудно передать общую радость встречи. Нас окружили начальник острова Ушаков, доктор, учитель и их жёны».

Не менее опасным оказался перелёт и с острова на материк. Э.М. Лухт вспоминал, что в воздухе на его самолёте лопнул кронштейн, в результате чего карбюратор повис на соединительных трубках. Мотор начал давать перебои. Сложилась критическая ситуация. Но тут не растерялся механик Ф.М. Егер. Он вылез на крыло и, рискуя свалиться вниз, сумел привязать карбюратор к мотору.

После выполнения поставленных задач самолёты были подняты на борт парохода и проследовали с ним до бухты Тикси. Здесь команда осуществила повторную выгрузку,

и «Колыма» ушла обратно во Владивосток. А собранные «Юнкерс» и «Савойя» выполнили ещё несколько полётов вдоль реки Лены для поисков речного каравана, а затем приводнились у своей новой базы – посёлка Булун. Через несколько дней буксир «Красная звезда» доставил самолётам авиатопливо, и они смогли вылететь в Якутск с промежуточными посадками в Джарджане, Жиганске и устье Вилюя, где дозаправлялись топливом. 13 августа самолёты достигли Якутска.

Отмечая огромное значение Первой северной воздушной экспедиции, ЦИК Якутии наградил её участников почётными грамотами, нагрудными знаками с надписью «Открывателю воздушного пути Якутии от ЯЦИК», а также шкурами белых медведей и песцов.

Из Якутска в Иркутск путь авиаторов пролегал в сложных метеоусловиях через Исьт, Олёкминск, Мачу, Киренск, Усть-Кут, Жигалово и Качуг. Но, несмотря на многочисленные поломки и непредвиденные стоянки, Первая северная воздушная экспедиция Осовиахима завершилась успешно, покрыв расстояние в более чем 5000 километров. За проявленное мужество ВЦИК СССР наградил всех участников перелёта и капитана парохода «Колыма» орденами Красного Знамени.

В январе 1928 г. по результатам работы Первой северной воздушной экспедиции Совет труда и обороны принял постановление «Об организации линии Иркутск–Якутск». В нём, в частности, говорилось: *«Признать целесообразным в 1928 году открыть эпизодические воздушные полёты по линии Иркутск–Якутск. Обязать акционерное общество*



65.
Лётчики О.А. Кальвица
(1-й слева) и М.Т. Слепнёв
(3-й слева) перед рейсом
Иркутск–Бодайбо. 1929 г.



66.

Лётчик А.А. Вольнский.

Закончил Московский

кадетский корпус.

За бои под Царицыным

был награждён орденом

Красного Знамени.

В 1928 году участвовал

в трансарктической

воздушной экспедиции

Г.Д. Красинского.

Самолёт пролетел

6000 километров из

Владивостока через

Охотское море и

далее вдоль Камчатки

и западных берегов

Берингова моря к мысу

Дежнёва (Уэлен).

После вынужденной

посадки в Колючинской

губе 22 августа 1928

года самолёт во время

шторма был выброшен

на берег и разбит. За

26 дней экипаж пешком

добрался до стоянки

парохода «Ставрополь».

Погиб 15 апреля 1934

года в испытательном

полёте на МДР-4

«Добролёт» обеспечить указанную линию всем необходимым оборудованием. Принять к сведению заявление НКТорга Союза о возможности выдать лицензию на 150–160 тысяч рублей на покупку для линии Иркутск–Якутск одного гидросамолёта «Дорнье-Валь». Предложить акционерному обществу «Добролёт» заключить соответствующие договора с Иркутским губисполкомом и всесоюзным акционерным обществом «Союззолото» о финансировании ими этой линии».

В мае 1928 г. распоряжением правления «Добролёта» в Иркутске организовали Управление Сибирских воздушных линий (СВЛ), в подчинение которому передали Бурят-Монгольскую и вновь создаваемую Якутскую авиалинии. Начальником Управления СВЛ и Якутской линии назначили Г.Н. Волобуева, а его заместителем и техническим руководителем – С.Я. Корфа.

Прежде чем открыть регулярные полёты в Якутск, предстояло выполнить технические рейсы для изучения намеченного маршрута, определения мест взлётов и посадок, решения вопросов обслуживания экипажей и пассажиров, налаживания связей с местными властями. Для выполнения этого задания 7 июня из Иркутска вылетел самолёт Ю-13 «Моссовет», в экипаж которого входили пилот А.С. Демченко, бортмеханик М.И. Винников и руководитель экспедиции С.Я. Корф. Чтобы подготовить воздушную линию к открытию, потребовалось два месяца напряжённой работы. С помощью местных хозяйственных органов удалось изыскать и обустроить по р. Лене 12 гидроаэроаэровокзалов. Они включали в себя общежития для лётного состава и пассажиров, а также склады горюче-смазочных материалов.

29 июня «Моссовет» прилетел в Якутск, и его экипаж принял участие в праздновании 10-летия установления советской власти в Якутии, перенесённого на лето. 9 июля А.С. Демченко и М.И. Винников вылетели в обратный путь, а С.Я. Корф вернулся в Иркутск на пароходе, по пути выполнив изыскательские работы для окончательного варианта воздушной линии. После отчёта на правлении «Добролёта» была официально открыта первая в стране гидроавиационная пассажирская линия большой протяжённости.

27 августа из Иркутска в Якутск с первым почтовым рейсом прибыл начальник Управления СВЛ Г.Н. Волобуев. В беседе с корреспондентом местной газеты он сказал:

«Открытие воздушно-почтовой линии Якутск–Иркутск является большим достижением. Регулярная связь отдалённой якутской окраины с центром несомненно явится стимулом быстрейшего культурного и хозяйственного роста ЯАССР. В пути самолёт вынужден был несколько

задержаться. Это вполне естественно, так как полёт не носит рекордного характера. Путь в 3000 км по глухой тайге не так прост. Создавая постоянную линию регулярного почтово-пассажирского сообщения, необходимо сугубо осторожно подходить к устранению всех возможных недочётов. Поэтому самолёт до детального ознакомления с линией будет перевозить только почту. Кроме «Моссовета» будет курсировать ещё один самолёт, в данное время уже отправленный из центра. Таким образом, мыслится установить еженедельное почтовое сообщение. Почтовые рейсы продлятся приблизительно до 15 октября, а затем начнутся работы по подготовке зимних площадок, после чего, возможно зимой, будет установлено не только почтовое, но и пассажирское сообщение.

Открытие линии Иркутск–Якутск встретило живой интерес у иркутян. Почту буквально осаждали авиакорреспонденцией. В данное время открылась почтово-воздушная линия Москва–Новосибирск, а оттуда экспрессом на Иркутск. Таким образом, корреспонденция в пути от Москвы до Якутска будет находиться 8 дней».

В 1928 г. эту воздушную линию обслуживали два подержанных самолёта Ю-13, с которыми нередко случались поломки, не баловала их и погода. Так, возвращающийся 13 октября самолёт из Якутска при ночёвке в Нюе был сильно повреждён ураганным ветром. Но, несмотря на эти сложности, авиаторам удалось до конца летней навигации выполнить семь рейсов в Якутск и четыре – в Бодайбо.

Одним из пионеров авиации Якутии по праву считается Маврикий Трофимович Слепнёв.



67.
М.Т. Слепнёв — один из первых Героев Советского Союза (1934)



68.
Самолёт Дорнье «Валь» «Советский Север» в гавани Петропавловска-Камчатского. Командир А.А. Волынский, второй пилот Е.М. Кошелев, лётчик-наблюдатель Н.Н. Родизевич, старший механик С.И. Борисенко. 1928 г.



69.
*Дорнье «Валь»
«Советский Север» на
Камчатке. 1928 г.*

В 1915 г. он окончил школу прапорщиков, а через два года – Гатчинскую военную авиационную школу. Участвовал в Первой мировой и Гражданской войнах. В 1923 г. стал выпускником 1-й высшей школы военных лётчиков. Через два года М.Т. Слепнёв перешёл в гражданскую авиацию, где начал осваивать воздушные линии в Средней Азии и на Дальнем Востоке. В ноябре 1928 г. он прибыл в распоряжение начальника Управления СВЛ, откуда вместе с бортмехаником – стажёром Ф.Б. Фарихом выехал санным путём в г. Киренск за отремонтированным самолётом. Затем работал пилотом на линии Иркутск–Якутск.

Для организации зимних полётов в Якутск Управление СВЛ направило изыскательскую экспедицию под руководством С.Я. Корфа. В трудных условиях, передвигаясь на розвальнях от пункта к пункту, изыскатели за ноябрь и декабрь выбрали около 400 посадочных площадок. 16 января 1929 г. пилот О.А. Кальвица и бортмеханик Я.Г. Савин выполнили на новом самолёте В-33 первый зимний полёт в Бодайбо, а 4 февраля на том же самолёте пилот А.С. Демченко и бортмеханик Ф.Ф. Леонгард вылетели из Иркутска в Якутск. Воздушная линия стала круглогодичной.

После успешного перелёта 1927 г. неутомимый Г.Д. Красинский организовал под флагом Осоавиахима Вторую северную воздушную экспедицию – от Владивостока через Архангельск до Ленинграда вдоль Тихого и Северного Ледовитого океанов. В ходе перелёта планировалось осуществить географические исследования в районе Медвежьих островов, доставить почту и медикаменты на о. Врангеля и посетить Северную Землю.

Замысел по тем временам несомненно грандиозный, ведь всё арктическое побережье было ещё совершенно безлюдным. На трассе Северного морского пути тогда действовало всего шесть метеостанций – на о. Вайгач, в проливе Югорский Шар, в Новом Порту (Обская губа), на полуострове Ямал, в Усть-Енисейском порту и на о. Диксон. И в случае аварии никто не смог бы помочь экспедиции.

В Италии для неё закупили летающую лодку Дорнье «Валь», которую назвали «Советский Север». При скорости около 150 километров в час она могла преодолеть без посадки 1800 километров. В состав экспедиции вошли: руководитель Г.Д. Красинский, командир самолёта А.А. Волынский, лётчик-механик Е.М. Кошелев, лётчик-наблюдатель Н.Н. Родзиевич, бортмеханик С.И. Борисенко.

16 июля 1928 г. гидросамолёт вылетел из Владивостока в Николаевск-на-Амуре. Затем, миновав Сахалин, он взял курс на Камчатку. Первый в истории отечественный перелёт через Охотское море занял девять часов. В Петропавловске-Камчатском, насчитывавшем всего тысячу жителей, была днёвка. Далее А.А. Волынский и Е.М. Кошелев, попеременно ведя самолёт, провели его вдоль восточного побережья полуострова и, преодолев за семь часов 1200 километров, совершили посадку в устье р. Анадырь. После нескольких дней непогоды вылетели к мысу Дежнёва, но неустойчивая погода преследовала авиаторов. Тем не менее 17 августа самолёт приводнился в лагуне у посёлка Уэлен.

Далее экспедиция взяла курс на мыс Северный, но из-за плохой погоды была вынуждена сесть в Колючинской губе, оказавшейся для неё роковой. Трое суток они провели на безлюдном берегу, где к тому же разразился десятибалльный шторм. Вот как описывал борьбу со стихией лётчик-наблюдатель Н.Н. Родзиевич: «Всё время делали попытки



70.
С.Я. Корф — один из старейших лётчиков. В числе первых военлётков награждён двумя орденами Красного Знамени. Активный участник общества «Добролёт». Возглавлял экспедиции по прокладке воздушных трасс в Средней Азии, Сибири, Монголии, Закавказье, на Дальнем Востоке, Камчатке, Сахалине, Чукотке, Охотском побережье. Стоял у истоков создания Восточно-Сибирского управления ГВФ. В 1939 году был арестован и отправлен на 15 лет в лагеря. В 1955 году приговор отменён. В Гражданской авиации проработал до 1959 года



71.
Корпус гидросамолёта „Советский Север“, выброшенный штормом на побережье Колючинской губы

запустить моторы, но ни заливка эфиром, ни разогревание воды для радиаторов, ни запуск воздухом и самопуском не дали результатов. Механик ежеминутно рисковал головой, пытаясь повернуть моторы при бешеной качке самолёта. К 17 часам ветер достиг силы 11 баллов, шёл снег, временами дождь, волна крепчала. В лодке очень много воды, – откачивали каждые два часа. Обнаружился дрейф, вытравили якорные концы.

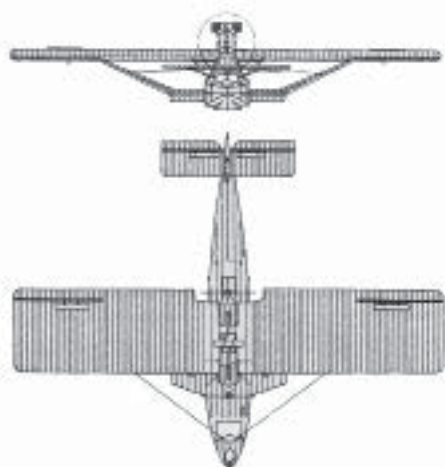
Дрейф хвостом вперёд на юг. Кругом густой туман. Берегов не видно. Наступила вторая ночь. Самолёт бешено кидало. Все его части стонут и трещат. Подкосы и стойки гудят, как пароходные гудки. Плещет и гремит вода в лодке. Моторы, винты и чехлы покрылись ледяной коркой. Собравшись в пилотском отделении, ужинали и соображали, как быть дальше. Наступила ночь. Погода бушевала».

За ночь стихия так изуродовала самолёт, что крылья деформировались и оба правых подкоса вывернулись из башмаков. Все поняли – перелёт закончен. К тому же машину понесло ветром к галечной косе, накрыло огромными накатами волн и в шесть часов утра выбросило на юго-восточный берег Колючинской губы.

Покинув разбитый самолёт, экипаж «Советского Севера» три недели пешком добирался через тундру и горы до мыса Дежнёва, откуда на пароходе отбыл во Владивосток.

На фоне героических усилий по спасению команды дирижабля «Италия» о Второй северной воздушной экспедиции в прессе постарались не упоминать и вскоре быстро о ней забыли. Но она заняла своё место в истории Полярной авиации. Советские лётчики впервые проложили воздушный путь вдоль тихоокеанского побережья СССР и обогнули мыс Дежнёва, преодолев 6 тысяч километров. По тем временам это было выдающееся достижение! До этого самолёты перевозили в этих местах только в разобранном виде на пароходах. А тот факт, что экспедиция не преодолела до Архангельска и полпути, говорил лишь о том, что столь сверхдальний маршрут для техники тех лет был ещё преждевременным.

Почти в одно и то же время с полётом советской летающей лодки Дорнье «Валь» на Дальнем Востоке в западном секторе Арктики разворачивалась грандиозная спасательная операция, связанная с полётом к Северному полюсу дирижабля «Италия». 28 мая 1928 г., через три дня после последнего радиосеанса с ним, в СССР предположили, что с итальянским воздушным кораблём произошла катастрофа, и по решению СНК образовали при Осовиахиме Комитет по оказанию помощи его экипажу. Руководителем комитета



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ "Дорнье-Нам", 1931 г.

Двигатели	2xM-17F
Макс. мощность двигателя, л.с.	730
Вес пустого самолета, кг	4340
Нормальный полетный вес, кг	7000
Максимальная нагрузка, кг	2950
Крейсерская скорость, км/час	166
Скорость посадочная, км/час	100
Практический потолок, м	3850
Дальность полета, км	до 2000
Продолжительность полета, час	12
Длина самолета, м	16,2
Размах крыла, м	23,2
Площадь крыла, м²	26,5
Экипаж, чел.	4

утвердили двух заместителей наркома по военным и морским делам И.С. Уншлихта и С.С. Каменева.

После приёма сигнала «SOS», 5 июня комитет решил направить для спасения итальянцев к берегам Шпицбергена ледокольный пароход «Седов» с поплавковым самолётом Ю-13 лётчика М.С. Бабушкина на борту. Но выход судна задерживался из-за необходимости ремонта. И тогда «Юнкерс» с экипажем решили передать на ледокольный пароход «Малыгин», находившийся относительно недалеко от возможного места катастрофы, в порту Архангельск. Возглавить спасательную операцию поручили В.Ю.Визе и гидрографу А.М. Лаврову.

Известие о необходимости срочно прибыть в Архангельск застало М.С. Бабушкина 12 июня 1928 г. в 11.30 утра в Москве, где он находился после очередной зверобойной кампании на Белом море. Сборы были недолгими. В тот же день уже через три часа лётчик выехал на поезде в Ленинград, чтобы оттуда направиться в Мурманск. Через неделю туда из Архангельска прибыл «Малыгин». На телеге с лошадью разобранный самолёт Ю-13 привезли к пароходу. Много труда пришлось потратить М.С. Бабушкину и бортмеханикам, чтобы погрузить его на палубу. По специальным бревенчатым сходням лебёдкой затаскивали сначала фюзеляж, а потом крылья. Для большей безопасности самолёт опутали верёвочной сетью и прикрепили к палубе.

Когда «Малыгин» вместе с научным судном «Персей» вышел в море, члены лётной группы по очереди дежурили у «Юнкерса», опасаясь за его сохранность.

Кроме советских людей, на помощь У. Нобиле и его экипажу устремились экспедиции многих стран: 18 кораблей,

Сх. 9.

Гидросамолёт Дорнье «Валь» («Кит») строился большой серией и летал во многих странах.

В 1926 году СССР закупил 20 машин, позже — ещё 40 экземпляров.

Самолёты обслуживали всё побережье Северного Ледовитого океана до 1946 года. На них летали известные лётчики

М. Водопьянов,
С. Леваневский,
П. Головин и др.



72.
*«Юнкерс» ЮГ-1
на лыжах*

22 самолёта, несколько санных отрядов – всего около полутора тысяч человек.

Первыми из Кингсбея к льдине с потерпевшими вылетели норвежские пилоты Рисер-Ларсен и Лютцов-Хольм. Они совершили 4 воздушные разведки, но обнаружить экипаж дирижабля им не удалось. Их сменил итальянский лётчик Умберто Маддалена. Через два дня, 20 июня, ему улыбнулась фортуна – он разыскал группу Нобиле. Но садиться Маддалена не рискнул, ограничившись установлением радиосвязи и сбросом продовольствия. В повторном полёте с пилотом Пенцо он вновь безуспешно попытался сесть на лёд. И только 24 июня это удалось сделать лейтенанту шведских ВВС Лундборгу, который на военном самолёте «Фоккер» сумел разыскать лагерь и вывезти больного У. Нобиле в Кингсбей. Но через три часа при повторном вылете и посадке его самолёт «споткнулся» о ропак и скапотировал, пилот остался жив и стал очередным пленником льда. Позже его снял с льдины пилот Шюберг.

Обстановка тем временем становилась всё более тревожной. Бесследно исчез самолёт прославленного норвежца Р. Амундсена, вылетевшего на помощь итальянцам. Кроме того, из лагеря потерпевших ушли итальянцы Цаппи и Мариано, а также швед Мальмгрен. Видя на горизонте горы Шпицбергена, они решили пойти за помощью. Прошло шесть недель, а об этой группе ничего не было известно.

Через три дня похода чистая вода закончилась, и «Малыгин» причалил к мощному торосистому полю. Лётчикам дали задание провести воздушную разведку. Но как только они выгрузили самолёт на лёд и стали его собирать, судно накрыл туман, поднялся ветер, и начались ледовые подвижки. Экипаж едва успел поднять машину на борт.

Только ещё через три дня, 21 июня, «Малыгин» вновь пробился к большому ледяному полю, годному под аэродром. Весь состав экспедиции дружно работал на выгрузке самолёта и подготовке взлётной полосы. Погода в районе стоянки была ясная, видимость хорошая. М.С. Бабушкин совершил несколько пробных полётов. Всё обошлось, хотя льдина была покрыта толстым слоем талого снега, в котором люди проваливались по колено.

Первый деловой полёт с метеорологом продолжался полчаса. Затем слетал гидрограф, который произвёл разведку льдов. Преодолев около 120 миль, Ю-13 вернулся к пароходу.

Командование экспедиции утвердило план: самолёт заводит запас бензина на острова Карла, расположенные восточнее архипелага Шпицберген. Затем, используя остров



73.
*Самолёт «Савойя» С-55
итальянца У. Маддалены.
1928 г.*



75. Спуск самолёта
М.С. Бабушкина
с л/п «Малыгин»

ста метров мы попадали в беспросветную мглу. И вверху, и внизу, и с боков мы упирались в туман. Я боролся с туманом, как мог. Изредка снижаясь до 50 метров и затем снова набирая высоту, я летел в течение часа по курсу норд-ост и сделал 100–120 км. Через час туман, сгустившись, прижал нас к самой воде. Дальше лететь было невозможно — мы могли врезаться в высокий скалистый берег одного из островов Карла. Пришлось спуститься на ледяное поле. Перед посадкой пробовали связаться по радио с «Малыгиным», но там не слышали нас».

В ожидании погоды члены экипажа просидели на льдине 42 часа. Когда туман стал реже, поднялись в воздух, но парохода не нашли. Пришлось снова садиться и ожидать. Через день взлетели, но «Малыгина» на старом месте не оказалось, поэтому сели на третью по счёту льдину. Здесь путешественников посетило семейство белых медведей, бесстрашно подобравшихся к самому самолёту и начавших его обследовать. Отбивались ракетами. М.С. Бабушкин вспоминал: «Положение было скверное. Мы находились на льду

местного замерзания. Он недостаточно плотен, всего лишь около полуметра метров толщиной, и в состоянии таяния. Подниматься с такого поля рискованно. Мы решили так: я даю полный газ и рулю в торосы один. Если инерции будет достаточно, самолёт проскочит. Товарищи подойдут пешком, а там, в торосах, мы расчистим площадку и поднимемся. План удался вполне. Правда, пришлось много поработать для того, чтобы сровнять торосы и расчистить площадку. Вместо ломов мы пользовались штыками и тыльной стороной винтовки. Каждый торос приходилось разбивать на мелкие куски. Наконец в десятом часу утра мы поднялись».

Полтора часа самолёт закладывал галсы над морем и только на пределе запасов топлива смог обнаружить пароход, стоявший в тени о. Надежды, расположенного к юго-востоку от архипелага. Когда члены экипажа сели, а затем подняли машину на палубу, они смогли расслабиться и выпить по сто грамм.

Из-за состояния льдов «Малыгину» пройти дальше о. Надежды не удалось. Поэтому советский комитет направил в Арктику ещё одно судно – самый мощный по тем временам ледокол «Красин». Руководителями его похода были утверждены Р.Л. Самойлович и председатель Большой морской комиссии П.Ю. Орас. Уже 15 июня ледокол покинул Ленинград.

После выхода «Красина» основной задачей экспедиции «Малыгина» стали поиски самолёта пропавшего экипажа Р. Амундсена. Основные надежды при этом возлагались на воздушную разведку. К тому времени на судне осталось всего 450 тонн угля, то есть на 13–14 дней хода. Но тёплая погода «съела» почти весь снег, и поверхность льдин стала представлять бугристые поля, малопригодные для взлёта. И экипажу М.С. Бабушкина пришлось переставлять самолёт с лыж на поплавки. Но лётчику удалось совершить всего один полёт в районе Сторфьорда, когда был получен приказ судну возвращаться в Архангельск.

Всего за время экспедиции, с 21 июня по 11 июля, самолёт М.С. Бабушкина налетал 18 часов, израсходовав полторы тонны бензина и совершив 15 посадок на дрейфующий лёд («11 – на совершенно неподготовленные аэродромы у судна, 3 – на неподготовленное поле дрейфующего льда и посадку на островах Короля Карла»). Лётчик вспоминал об этом так: «Насколько радостен и приятен полёт над льдами, настолько мучительны подъёмы и посадки. Всё напряжение ума и воли, весь свой опыт я вкладывал именно в эти посадки и подъёмы. Льдины, коварные льдины, покрытые толстым слоем снега, не могли обмануть меня. Но когда поверхность льда оказалась



76.
Ледокол «Красин»

77.

*Экипаж самолета
«Красный медведь».*

Слева направо:

*штурман А.Д. Алексеев,
бортмеханик*

*А.В. Шелагин,
командир*

*Б.Г. Чухновский,
бортмеханик*

В.Н. Федотов,

*летчик Г.А. Страубе.
1928 г.*



покрытой примёрзшей коркой, горе было лыжам самолёта. Острая корка врезалась в бока лыж, мяла их, рвала обшивку, ломала шпангоуты. Местами лыжи проваливались в рыхлый снег, и это угрожало машине капотом.

После каждого полёта, каждой посадки и подъёма мы находили в лыжах по несколько боковых пробоин. Каждый раз латали лыжи медью и кольчуг-алюминием. Совершенно естественно, что они быстро изнашивались».

Михаил Сергеевич Бабушкин блестяще опроверг общепринятое мнение, что садиться и взлетать с дрейфующих льдов невозможно. По этому поводу в архивном отчёте Управления Полярной авиации «Ледовые аэродромы Центрального полярного бассейна как передовые базы для возможного развёртывания трансарктических воздушных путей, для дальних полётов тяжёлой авиации» от 11 мая 1954 г. было подчёркнуто: «Посадки Бабушкина особо интересны тем, что они производились в июне-июле мес., т.е. в наиболее неблагоприятный сезон, когда на льду появляется много снежиц, проталин и промоин, а растаявший снег становится мокрым и липким, затрудняющим взлёты и посадки. Бабушкин на деле доказал возможность посадки на лёд в летних условиях».

На борту ледокола «Красин», спешившего на помощь итальянцам, находился полуразобранный (фюзеляж отдельно от крыльев) трёхмоторный самолёт «Юнкерс» ЮГ-1 («Красный медведь»), предоставленный ВВС Балтийского флота, десятки тонн горючего, запасные моторы, лыжные и поплавковые шасси, комплекты деревянных и стальных винтов. В состав лётной группы экспедиции вошли: командир группы и пилот Б.Г. Чухновский, второй пилот Г.А. Страубе,

летнаб и радист А.Д. Алексеев, бортмеханики А.С. Шелагин и В.Н. Федотов. Интересно, но чтобы попасть в экспедицию, командиру группы пришлось сбежать из больницы, где он находился на операции по поводу аппендицита.

«Красин» был в то время самым мощным ледоколом в мире (первое краснознамённое судно в СССР), но на этот раз ему пришлось нелегко. Арктическое лето только начиналось, ледовая обстановка оставалась тяжёлой. Об этом говорит выписка из вахтенного журнала ледокола: *«За вторую вахту прошли только 5 миль... За третью вахту продвинулись всего на 1,5 мили... За полчаса прошли на половину длины корпуса ледокола...»*

День за днём судно с трудом прокладывало дорогу к лагерю Нобиле, проходя по 100–150 метров в час. Была обломана лопасть левого винта, повреждено рулевое управление. Чтобы найти чистую воду, пришлось подключить самолёт Б.Г. Чухновского. Из брёвен и досок сколотили наклонный помост, по которому на руках спустили на ледяное поле тяжёлую машину. Пристыковали крылья, заправили топливные баки. Но первый пробный полёт закончился неудачно: во время рулёжки оборвался крепящий трос, и после взлёта правая лыжа беспомощно повисла. И всё же, несмотря на поломку, Б.Г. Чухновский сумел благополучно посадить ЮГ-1.

Вечером 10 июля, когда «Красин» находился на северо-востоке у берегов Шпицбергенского архипелага, несмотря на плотный туман, Б.Г. Чухновский вновь поднял свой самолёт в воздух. Пролетев более восьми часов, он смог обнаружить группу Мальмгрена. С воздуха пилот чётко увидел трёх человек, но сесть было негде. Поэтому он сделал над ними несколько кругов и сбросил посылку с продуктами. Вот что писал по этому поводу в своём неопубликованном дневнике Борис Григорьевич: *«Шелагин первым увидел группу Мальмгрена, затем Страубе, затем и я. Сделав пять кругов и точно заметив, что двое махали флагами, а один лежал навзничь на очень узком высоком ледяном торосе (последний находился в разрежённом льду), пошли к Карлу...»*

Возвращаясь к «Красину», «Юнкерс» попал в полосу тумана и пошёл на вынужденную посадку, снеся при этом шасси и поломав оба винта. Но координаты группы Б.Г. Чухновский успел передать по радиции:

«Начальнику экспедиции. Карта номер 303. Мальмгрен обнаружен на широте 80 градусов 42 минуты, долготе 25 градусов 45 минут. На небольшом остроконечном торосе между весьма разрежённым льдом двое стояли с флагами, третий лежал навзничь. Сделали над ними пять кругов. Совершенно чистая вода ограничена 80 градусом 40 минутами,

30 меридианом берегом Северо-Восточной Земли и линией острова Рипса по указанной широте. Поэтому группу Вильери обнаружить не могли. Виден был только Вреде. Выбора посадки не было. Сели на торосистое поле в миле от берега, на который ходим. Сели на ЮЮЗ в миле от Капа Вреде или Капа Платена. Туман мешает точно определиться. В конце пробега снесло шасси. Сломано два винта. Самолёт годен под морское шасси. Все здоровы. Запасы продовольствия на две недели. Считаю необходимым «Красину» срочно идти спасать Мальмгрена. Чухновский».

Как выяснилось впоследствии, Б.Г. Чухновский обнаружил не трёх, а двух человек из группы Мальмгрена – итальянских офицеров Цаппи и Мариано. К тому времени шведского учёного-геофизика Ф. Мальмгрена уже не было в живых, а за третью человеческую фигуру лётчики приняли разложенную на льду одежду.

Совершив неудачную вынужденную посадку, экипаж «Красного медведя» сообщил на «Красин» об отказе от помощи до тех пор, пока на борт ледокола не будут подняты участники экспедиции У. Нобиле. Обнаружив двух итальянцев, он определил тем самым район наиболее вероятного местонахождения льдины с остальными людьми, при этом собственного спасения ему пришлось ждать пять дней. 12 июля «Красин» подошёл к месту, указанному Б.Г. Чухновским, и взял на борт Цаппи и Мариано. В тот же день были сняты со льда и все остальные оставшиеся в живых участники полёта на «Италии» – Вильери, Трояни, Чечиони, Биаджи и чешский учёный Бегоунок. Затем ледокол направился к месту посадки самолёта «Красный медведь».

19 июля передав спасённых людей на борт итальянского судна «Читта ди Милано» и оставив в Кингсбее на Шпицбергене свой самолёт и экипаж, капитан «Красина» К.П. Эгги повёл его в норвежский порт Ставангер для устранения повреждений, полученных во время операции. Отсюда 24 августа ледокол отправился в новый поход – теперь на поиски людей, унесённых оболочкой дирижабля. Тайной оставалась и судьба пропавшего самолёта «Латам», на котором находился Р. Амундсен.

Но этот рейс оказался безрезультатным. 1 сентября, когда ледокол миновал о. Медвежий, по радио было получено сообщение о том, что у северных берегов Норвегии найден поплавков гидросамолёта «Латам». Теперь трагическая судьба его экипажа и самого Р. Амундсена не оставляла сомнений. «Красин» пошёл к мысу Нордкап, поднялся почти до 82° с.ш., а оттуда спустился к Земле Франца-Иосифа. Там на мысе Нил Земли Принца Георга руководители похода

Р.Л. Самойлович и П.Ю. Орас водрузили флаг Советского Союза. Но на всём маршруте никаких следов дирижабля «Италия» замечено не было. Надвигалась полярная зима, со времени катастрофы прошло уже три месяца, и надо было сворачивать спасательные работы. После почти трёхнедельного нахождения в море «Красин» получил приказ возвращаться домой.

Восемь погибших членов экипажа «Италии» и девять погибших спасателей – таким оказался печальный итог полёта дирижабля к Северному полюсу (помимо шести членов экипажа самолёта Р. Амундсена, в траурный список вошли трое итальянских пилотов – Пенцо, Крозио и Делла Гатта, которые после возвращения со Шпицбергена, пролетая во Франции над долиной реки Роны, попали в грозу, упали в воду и утонули).

За всё время спасательных работ иностранными пилотами было совершено лишь две удачные посадки на лёд, в результате чего был спасён всего один итальянский путешественник. Более эффективными оказались действия советских лётчиков Б.Г. Чухновского и М.С. Бабушкина, которые основывались на взаимодействии судов и самолётов. Это позволило полярникам спасти семь членов экипажа дирижабля «Италия».

В Ленинграде «Красин» встречало более 200 тысяч человек. Весь мир рукоплескал советским лётчикам и морякам. Можно сказать, что 1928 г. явился переломным в ходе освоения Арктики. Ледоколы и самолёты открыли его новый этап.

78.

Ангар с гидросамолётом в бухте Тихой на о. Гукера (Земля Франца-Иосифа). 1930-е годы





79.
*Гидросамолёт «Юнкерс»
Ю-13 «Моссовет»*

Решением ЦИК СССР Б.Г. Чухновский и М.С. Бабушкин в числе других участников спасательной экспедиции были награждены орденами Красного Знамени.

В 1929 г. неутомимый уполномоченный Наркомторга Г.Д. Красинский организовал Третью северную воздушную экспедицию Осоавиахима. Её задачей ставился перелёт от мыса Дежнёва до Булуна с целью выяснить возможности вывоза пушнины, заготавливаемой факториями Госторга, а также посетить о. Врангеля. В состав экспедиции вошли: лётчик О.А. Кальвица, бортмеханик Ф.Ф. Леонгард и сам Г.Д. Красинский. В качестве носителя была выбрана одна из модификаций гидросамолёта «Юнкерс» В-33.

Обычно все дальние перелёты сопровождалось сухопутными и морскими экспедициями, которые организовывали места посадок, сооружали склады горючего и запчастей. Теперь же впервые решили обойтись без них, используя ранее заложенные базы. Разобранный самолёт в сопровождении механика отправили по железной дороге во Владивосток. О.А. Кальвица и Г.Д. Красинский прибыли туда пассажирским поездом. Самолёт погрузили на пароход «Лозовский», который отправился в путь 30 июня.

Петропавловск на Камчатке в то время представлял собой заурядную деревню с несколькими улицами. Однако здесь можно было отдохнуть и установить радиосвязь с внешним миром. Покинув Камчатку, судно взяло курс на Чукотку. Первые плавучие льды встретились на выходе из Мейншильгинского залива. 23 июля пароход прибыл в бухту Лаврентия. На этом морская часть экспедиции закончилась. Здесь самолёт установили на поплавки.

Однако попытка перелететь в Уэлен и далее на мыс Северный оказалась нелёгкой. Мешали плохая погода и сильный восточный ветер. Кроме того, самолёт на стоянках постоянно

атаковали плавучие льды. В этот период О.А. Кальвица записал в дневнике: *«Мы так устали от напряжения сил и нервов, что теперь самое лучшее – это прикрепить аппарат к берегу и лечь спать. Завтра утром – на новую попытку!»*

Поздно ночью... Можно ли это назвать отдыхом? Беспредельная дрожь вместо отдыха. Так холодно, что с трудом удерживаю карандаш в руке. Не может быть и речи о сне. На нас хорошие шубы лётчиков, но они отказываются греть среди полярного лета. Глубокая ночь. Солнце светит на небе, как будто его кто-то нарисовал, – оно ничуть не греет. Летняя ночь на берегу полярного моря – самое ужасное из моих переживаний».

В конце концов экспедиция добралась до мыса Северного. Здесь на якоре стояла шхуна «Нанук» американского промышленника Свенсона. В течение ряда лет он завозил на Чукотку товары, обменивая их на меха у местных жителей.

Совершив полёт на о. Врангеля и пообщавшись с начальником острова Г.А. Ушаковым, в конце июля экипаж вернулся на мыс Северный. Далее его путь с туманом по трассе, вынужденными посадками и холодными ночёвками в кабине самолёта лежал на Нижнеколымск. 8 августа там провели организационное заседание ячейки Осоавиахима и в тот же день стартовали в Среднеколымск. Через два дня вернулись обратно. О.А. Кальвица вспоминал: *«Погода прекрасная, мотор работает ровно, но всё-таки я чувствую какую-то неисправность. Иногда он издаёт незнакомые звуки. Я не могу не сосредоточивать своего внимания на этих звуках. Мотор – как товарищ с симптомами болезни. О какой болезни предвещают эти симптомы? Механик, видимо, тоже заметил. Я чувствую, с каким вниманием он следит за биением пульса мотора».*



80.

В 1923–1925 годах в Италии были закуплены 63 летающие лодки С-16бис. Несколько экземпляров передали Управлению Полярной авиации Главсевморпути

Атмосфера сгущалась. Тяжёлые тучи неслись по небу, спускаясь всё ниже и ниже. Нечего и думать подняться выше туч. Сильный проливной дождь окончательно помрачил воздух. Я стал высматривать «ветки» для своей птицы. Нелегко было найти. Внизу волнообразное туманное покрывало. Там, где видно было море, нагромождающиеся друг над другом льдины.

Наконец я заметил эту реку. Она при впадении в море образует дельту. Там спуститься опасно. Я делаю несколько кругов в воздухе. Серая вода указывает на отмели с глинистым дном. Но необходимо спуститься. Раз! И вот сидим на мели, как мухи в смоле. Мотор не в силах вытащить нас!»

15 августа 1929 г. самолёт О.А. Кальвицы перелетел в старинный посёлок Русское Устье, расположенный на берегу Индигирки. Вот как описывал это событие якутский краевед А.Г. Чикарёв: «Самолёт навёл панику. Некоторые бросились бежать в тундру. Позже со смехом рассказывали, как одна старуха до того перепугалась, что убежала на кладбище и умудрилась спрятаться в надмогильном склепе. Лишь через полчаса после посадки трое мужчин решили подъехать к самолёту на шлюпке, да и то лишь только потому, что среди них находился бывший военный, поручик Иван Раков».

Прощавшись с Индигиркой, самолёт вылетел к устью Алазеи. Низкие тяжёлые тучи, сильный проливной дождь по-прежнему сопровождали экспедицию. Приводнения в неизвестных районах приводили к частым посадкам на мель. По дороге самолёт залетел на о. Большой Ляховский, где находилась геофизическая станция Академии наук СССР. Возглавлявший её Н.В. Пинегин вспоминал: «Самолёт, посетивший наш посёлок на пустынном Ляховском острове, был первым разведчиком воздушного пути на Крайнем Севере.



81.
Пилот Ф.Б. Фарих возле
самолёта «Сталь-2»



82.
М.С. Бабушкин у
самолёта-амфибии Ш-2

16 августа все были заняты обычной работой: кто в своих комнатах, другие на воздухе. Слышался стук топора, размеренный скрип пилы по металлу и звон посуды на кухне. В эти мирные звуки внезапно ворвался гул самолёта. Он сдул, как ветром нашу обыденную работу. Сделав красивый вираж над станцией, самолёт опустился на воду и подошёл под мотором к берегу. Минуту спустя, мы встречали наших гостей.

Только тот, кто прожил год в отдалении от всего мира, может понять возбуждение, овладевшее нашей маленькой колонией... Лётчики привезли нам почту: несколько писем с острова Врангеля и из Среднеколымска, и даже подарки – килограмм прекрасного кофе и свежее сливочное масло! Не нужно говорить, что мы постарались устроить гостям покой и заслуженный отдых после приключений во время вынужденной посадки на пути к Ляховскому острову...

Мы много смеялись над различными описаниями полёта тремя промышленниками, которые наблюдали полёт чудесной металлической птицы в разных местах.

Киргелий Бочкарёв говорил:

– Самолёт – совсем как большая птица, ныряет, как чайка.

Старик Фёдор уверял, что самолёт машет своими крыльями, как гусь. И только положительный Пётр описывал полёт вполне точно и ясно:

– Большой самолёт, идёт ровно, немножко боком, гудит, как шмель, а спереди что-то блестит, как сияние вокруг звезды.

Эффект появления первого самолёта на Дальнем Севере, где человек отроду не видел машины, нельзя было сравнить ни с чем».

Далее последовала посадка в селении Казачье в низовьях реки Яны, откуда, не задерживаясь, перелетели в посёлок

Булун – самый северный населённый пункт Якутии. Здесь пришлось перебрать и почистить мотор, а также укрепить расшатавшийся пропеллер. Тем не менее при попытке осуществить полёт вдоль реки Лены вал мотора сломался, и пропеллер улетел в воду. Стало ясно, что закончилась и воздушная часть экспедиции. К счастью, это произошло у крайней точки запланированного маршрута.

11 сентября находившийся без движения «Юнкерс» погрузили на баржу, которую буксир «Полярный» неспешно потянул вверх по р. Лене к далёкому Якутску. На время перехода авиаторы переквалифицировались в лесорубов и грузчиков дров для ненасытной топки паровой машины. Через неделю рядом с баржей приводнился гидроплан лётчика В.Л. Галышева, который забрал О.А. Кальвицу и переправил его в Якутск. А Г.Д. Красинский и Ф.Ф. Леонгард остались на барже сопровождать самолёт.

18 сентября О.А. Кальвица выступил на объединённом заседании ЦИК и Совнаркома Якутской АССР с подробным отчётом об экспедиции: за 41 лётный час самолёт пролетел 5500 километров, были изучены условия полётов и посадок от мыса Дежнёва до устья реки Лены. С учётом перелёта самолёта «Советский Север» в 1928 г. было разведано побережье Тихого и Ледовитого океанов протяжённостью 10500 километров. Полученный опыт полярных полётов лёг в основу организации регулярных воздушных линий в этом районе, укреплявшихся день ото дня.

4 февраля 1929 г. пилот А.С. Демченко и бортмеханик Ф.Ф. Леонгард на самолёте «Юнкерс» В-33 в первый раз вылетели по маршруту Иркутск–Якутск пассажирским рейсом. Перелёт длился две недели. Не дожидаясь их возвращения, 14 февраля из Иркутска на таком же самолёте вылетел экипаж в составе пилота М.Т. Слепнёва и бортмеханика И.М. Эренпрейса. На борту находилось пять пассажиров, в том числе известный геолог и исследователь Северо-Востока страны С.В. Обручев. В самолёт было загружено также 50 килограммов почты и 150 килограммов багажа.

Уже в первый день, совершив промежуточные посадки в Верхнеленске, Жигалове и Усть-Куте, экипаж достиг Киренска. На следующий день, покрыв ещё большее расстояние, он долетел до Олёкминска. 16 февраля в селе Иситском состоялась встреча двух экипажей: А.С. Демченко, прилетевшего из Якутска, и М.Т. Слепнёва – из Иркутска. В этот день самолёт последнего смог долететь только до села Улахан, не добравшись до столицы Якутии всего 60 километров. При посадке были сломаны левая

лыжа и лопасть винта. Пассажиров пришлось отправить в Якутск на санях, а запчасти для самолёта доставили пилот О.А. Кальвица и бортмеханик Я.Г. Савин, вылетевшие из Иркутска 27 февраля.

Вскоре распоряжением правления «Добролёта» трём самолётам В-33, летавшим по трассе Иркутск–Якутск, присвоили собственные обозначения: «Н-175», «Н-176» и «Н-177». За зиму 1929 г. лётчики А.С. Демченко, М.Т. Слепнёв и О.А. Кальвица налетали около 47000 километров, перевезя 83 пассажира, 517 килограммов почты, 570 килограммов коммерческих и 555 килограммов служебных грузов.

Трасса Иркутск–Якутск протяжённостью 2700 километров пролегла над бескрайней тайгой. Никаких опорных баз в то время не было, и рассчитывать приходилось только на свои силы. Рейс занимал шесть дней. Пилоты и их механики побывали во многих переделках, и только отличное знание техники не раз спасало их машины от гибели.

Вообще линия Иркутск–Якутск предназначалась для обслуживания Алданского золотодобывающего района, откуда пушнину и золото на лошадях доставляли в Якутск, что было неудобно, долго и сложно. Значительную часть пассажиров этой линии составляли горняки и старатели – в это время на Алдан завозились драги, строилась горнообогатительная фабрика. Для решения возникавших вопросов необходимо было часто летать «на материк». Но оперативной связи на участке Алдан–Якутск не было. Поэтому М.Т. Слепнёв решил продлить трассу до алданских приисков и доказать, что такой маршрут по силам поплавковой машине.

Свободное от полётов время он проводил в библиотеке Иркутского университета, знакомясь с экономикой и географией юга Якутии. Маврикий Трофимович понимал, что главным препятствием на пути к осуществлению его цели станет отсутствие средств. «Добролёт» мог финансировать только плановые изыскания, а Управление Сибирских воздушных авиалиний вкладывало свободные деньги в подготовку «сухопутной» линии Иркутск–Якутск. Поэтому отважный лётчик решил убедить руководство Якутской АССР и «Союззолота» принять на себя расходы по проведению внепланового изыскательского рейса на Алдан.

События развивались стремительно. В августе 1929 г. М.Т. Слепнёв получил письменную гарантию от Якутского Совнаркома на возмещение «Добролёту» расходов по проведению экспедиции в сумме 11 тыс. рублей. Приказом начальника Управления СВА был сформирован экипаж: начальник перелёта И.Е. Притулюк, лётчик М.Т. Слепнёв и бортмеханик Ф.Б. Фарих. 25 августа «Юнкерс» под



83. *Ф.Б. Фарих — один из первых полярных лётчиков. Окончил курсы авиамехаников при обществе «Добролёт» (1923). Работал на воздушной линии Иркутск–Якутск. В 1930 году на Чукотке в экипаже М.Т. Слепнёва участвовал в поиске потерпевшего аварию американского самолёта «Гамильтон». В 1932 году на самолёте К-5 открыл трассу Архангельск–Усть-Цильма–Архангельск. Был командиром самолёта «Сталь-2» в агитэскадрилье имени М. Горького. В 1934 году при спасении «челюскинцев» налаживал воздушную связь с о. Врангеля. В 1937 году экипаж самолёта АНТ-4 под его руководством выполнил трансарктический перелёт протяжённостью 24 тыс. километров. В годы Великой Отечественной войны работал лётчиком-испытателем. В 1948 году был репрессирован. Освобождён в 1956 году. Умер в 1985 году*

84.
*На борту ледореза
«Литке». Слева направо:
Н.Н. Евгенов,
П.Г. Миловзоров,
капитан ледореза
А.П. Бочек*



номером «СССР Н-177» вылетел из Иркутска в Якутск. Оттуда он взял курс на Алдан. Впервые гидросамолёт покрывал 300-километровый участок над сушей. Надлежало определить оптимальный вариант – сухопутная трасса или гидролиния.

Прилетевших встречало всё население посёлка Томмот. В рабочем клубе прошла встреча с авиаторами. Совершив несколько полётов над приисками, самолёт лёг на обратный курс: в Якутск через Усть-Учур, Петропавловское и Амгу. 9 сентября экипаж приводнился на акватории Якутского гидропорта. В итоге Совнарком республики утвердил направление авиалинии, предложенное М.Т. Слепнёвым, а Якутский ЦИК наградил экипаж грамотами.

Но М.Т. Слепнёв на этом не успокоился. Позже он вспоминал: «Внимательно изучив вопрос, я пришёл к заключению, что надо продолжить новую воздушную трассу от станции Иркутск до Невера через Алдан. Якутское правительство пошло навстречу моему предложению, и в скором времени я совершил первый опытный полёт в Алданский район на поплавковом самолёте. Меня сопровождали неизменный спутник бортмеханик Фарих и начальник технической части Сибирских линий Притулюк. Мы благополучно достигли на своей поплавковой машине Якутска, заправились там бензином и оттуда через тайгу полетели к Алдану. Мы совершили этот полёт при хмурой погоде, держа очень небольшую высоту и руководствуясь только компасом. Справа, слева, всюду расстилалась беспредельная тайга. С лёгкими увалами, небольшими горами и непроходимыми болотами.

Где-то впереди в таёжной мгле лежал Алдан. Если бы мотор случайно остановился, нам пришлось бы на своих поплавах садиться в тайгу, а это означало верную гибель...

Полёт продолжался несколько томительных часов. Наконец впереди засеребрилась лента реки, и мы вздохнули свободно. Я пожал Фариху руку и сказал: – Кажется, мы прилетели».

Навигация 1929 г. характеризовалась особенно тяжёлой ледовой обстановкой. В то время на советском Севере повсюду орудовали иностранные бизнесмены, имевшие концессии и получавшие солидную коммерческую выгоду от скупки пушнины у местного населения и последующей её продажи. Но в тот год американскому торговцу О. Свенсону, имевшему свой интерес на Чукотке, не удалось вовремя покинуть полярные воды. Одно из его судов «Элезиф» получило во льдах пробойну и было выброшено на берег западнее мыса Биллингса. На место аварии прибыл советский пароход «Ставрополь», который снял с «Элезифа» экипаж и большую часть груза.

Другое судно, принадлежащее бизнесмену, – шхуна «Нанук», – зазимовало у мыса Северного. Это грозило Свенсону большими убытками, и тогда он решил вывезти пушнину на Аляску самолётами, чтобы не упустить прибыль от ежегодного пушного аукциона. К выполнению этой задачи в начале ноября приступил Б. Эйельсон, исполнявший обязанности генерального директора и пилота акционерного общества «Аляска Эйруэйс».

Не лучшая участь постигла и пароход «Ставрополь». Возле пролива Лонга он встретил труднопроходимые льды, был затёрт и остался на зимовку в шести километрах западнее мыса Северного. При этом тяжело заболел капитан судна А.Г. Миловзоров. На борту, кроме команды, ещё находилось 30 пассажиров, включая женщин и детей. Их следовало срочно вывозить на материк, ибо существовала опасность, что льды могут смять судно, и оно пойдёт ко дну.

По решению СНК СССР спасательную экспедицию на ледорезе «Литке» возглавил капитан К.А. Дублицкий, а начальником лётной части назначили М.Т. Слепнёва. Маврикий Трофимович в то время летал на линии Иркутск–Якутск. Для участия в спасательных работах ему выделили два самолёта «Юнкерс», семь тонн бензина, два сменных мотора и запасные части. Кроме него, в состав экспедиции вошли: пилот В.Л. Галышев, бортмеханики Ф.Б. Фарих и П.М. Эренпрейс – все с Якутской авиалинии.

Ледорез «Литке» с самолётами на борту вышел из Владивостока 7 ноября и через неделю прибыл в бухту Провиде-

85.
*Самолёты Дорнье
«Валь» у Диксона. 1934 г.*



ния. На берегу было подобрано место для базы, где 25 человек должны были прожить семь месяцев. 9 декабря ледорез ушёл в родную базу, а участники воздушной экспедиции остались ждать появления солнца в середине января.

Только 27 января 1930 г. началась подготовка самолётов к вылету. С трёх часов утра грели воду, очищали обшивку от снега. К полудню моторы завелись, но на некачественном горючем они работали плохо. Летели с ночёвками в Пэнкегнэе и бухте Лаврентия. Пройдя Уэлен, Инчоун, Сердце-Камень и о. Колочин, неожиданно разошлись с американским бипланом. У мыса Северного авиаторы увидели вмерзшие в лёд шхуну «Нанук» и пароход «Ставрополь». Возле шхуны стояли три самолёта, дымился костёр, и сновали люди. Приземлившись, лётчики познакомились с О. Свенсоном и его дочерью Мэри, здесь же находился и капитан А.Г. Миловзоров.

Оказалось, что события на зимовке разворачивались не лучшим образом. Ещё 31 октября на мыс Северный на самолёте «Гамильтон» прилетали американский пилот Бен Эйельсон с механиком Борландом. Загрузившись пушниной, они улетели на Аляску. 10 ноября самолёт вылетел из Номы в повторный рейс и исчез в районе побережья Чукотки. В декабре с Аляски четыре раза вылетали на их поиски американские самолёты, но всё было безрезультатно. И только утром 26 декабря пилот Кроссон обнаружил в устье реки Амгуэмы торчащее из-под снега крыло самолёта, предположительно – «Гамильтона».

Прибытие советского отряда позволило активизировать спасательные работы. М.Т. Слепнёв по радио информировал Арктическую комиссию и получил директиву её председателя С.С. Каменева принять участие в розыске пропавшего

самолёта. Перевозку пассажиров «Ставрополя» возложили на В.Л. Галышева. 5 февраля М.Т. Слепнёв с механиком и двумя добровольцами – моряками, согласившимися принять участие в поисках, вылетел к месту трагической находки. Вот как описывал в своём дневнике первый день поисковых работ М.Т. Слепнёв: *«5 февраля, среда. Ночью стало стихать. Проснулся в 8 часов, сразу оделся и пошёл на аэродром. Фарих с Эренпрейсом крутят мотор. Тот запустился очень скоро при морозе в 30 градусов. Посадил двух моряков, загрузил лопатами, кирками, продовольствием. Поднялся с самого края аэродрома: отрыв очень быстрый – метров через 50–60. Стоял морозный день. Обивая ежеминутно рукавицами нос и щёки, побелевшие на ветру от работы винта, мы с Фарихом поочерёдно показывали друг другу, по какому месту нужно хлопать, и, занятые таким скучным делом, через 42 минуты прилетели к месту гибели «Гамильтона».*

Зайдя далеко в лагуну Амгуэмы, я повёл самолёт на посадку, пренебрегая направлением ветра, желая посадить самолёт исключительно вдоль заструг. Приблизился рискованный и решительный момент: устоит шасси от такой неподобающей посадки или нет? Самолёт всё ниже и ниже; выдерживаю его на приземление и сажаю на заструги. Машина дёргается, крылья пляшут вверх и вниз так, что, кажется, зацепят за заструги, но пробег замедляется всё тише и тише, и мы на снегу. Контакт выключен. Всё тихо и просто».

Закрепив самолёт и соорудив снежную хижину, авиаторы начали раскопки. Многочасовая работа пешнёй и ломом на 40-градусном морозе под силу была не каждому. Спустя два-три дня спасателей заменяли другие члены команд зимующих судов, доставлявшихся самолётом с мыса Северного. Только через неделю в снегу стали попадаться искорёженные части самолёта и личные вещи пилотов. Наконец 13 февраля был обнаружен труп бортмеханика Борланда, а ещё через четыре дня – тело Б. Эйельсона. Блестящий полярный лётчик, участник перелёта Уилкина через Полярный бассейн от мыса Барроу до архипелага Шпицбергена, участник антарктической экспедиции нашёл смерть на Чукотке.

Пока поисковый лагерь эвакуировали на мыс Северный, с Аляски на самолёте «Ферчайльд» прилетел капитан Рид. Но при посадке он подломил шасси и пропеллер. Пилот вручил М.Т. Слепнёву телеграмму от американского президента с благодарностью за поиски и с приглашением прибыть в США, сопровождая тела погибших.

4 марта после траурного митинга на мысе Северном тела пилотов погрузили на самолёт «Ферчайльд» пилота Ионга,



86.

Бортмеханик

Г.Т. Побезжимов.

Профессию авиамоториста получил во время службы в царской армии.

В 1927 году участвовал в авиaperелёте на остров Врангеля, за что был удостоен ордена Красного Знамени. В 1932–1936 годах участвовал в воздушной ледовой разведке и прокладке воздушных трасс в Красноярском крае и Арктике. Награждён орденом Ленина.

На Красноярском авиаремзаводе руководил ремонтом авиамоторов, помогал осваивать технику. В 1937 году при перелёте на самолёте Н-209 из Москвы в Америку через Северный полюс пропал без вести в составе экипажа С.А. Леваневского

который вылетел на восток. Вслед за ним поднялись «Юнкерсы» М.Т. Слепнёва и В.Л. Галышева и «Стример» Гильома. Сделав круг над местом гибели экипажа, эскадрилья разделилась. В.Л. Галышев с пассажирами «Ставрополя» полетел на Лаврентьевскую культбазу, а три другие машины взяли курс на Аляску.

В американском посёлке Тейлор местные жители тепло встретили пилотов. Отсюда самолёты перелетели в город Фэрбенкс, где жили семьи погибших, а затем в Сиэтл – административный центр Аляски. Здесь советские авиаторы погрузили свой самолёт на пароход и отбыли на родину.

Следует отметить, что поиски экипажа Б. Эйельсона шли параллельно с оказанием помощи команде и пассажирам «Ставрополя». Пока М.Т. Слепнёв с добровольцами вёл раскопки в лагуне реки Амгуэмы, лётчик В.Л. Галышев на втором «Юнкерсе» совершил четырёхчасовой перелёт с пятью больными и ослабленными людьми в бухту Лаврентия. По существу, это был первый пассажирский рейс советского самолёта на Чукотке, выполненный в зимнее время. Только через две недели В.Л. Галышев смог вернуться на мыс Северный. Повторив рейс в бухту Лаврентия, он застрял там на месяц, так как американцы не подвезли обещанного бензина взамен использованного ими при спасательной операции.

Следующий полёт на мыс Северный занял ещё месяц: мешали туман, оттепель, мокрый снег. Тем не менее в начале мая все пассажиры «Ставрополя» оказались в бухте Провидения. Здесь они остались ждать парохода на Владивосток, а В.Л. Галышев по распоряжению Москвы улетел на Камчатку. Выполняя спасательные работы, его самолёт налетал в ту зиму свыше 5500 километров.

В том же 1930 г. потеряла трёх отважных полярных авиаторов и советская страна. 7 марта в 9 часов утра по маршруту Якутск–Жиганск–Булун вылетел самолёт «Н-176», пилотируемый лётчиком О.А. Кальвицей, радистом С.С. Карчевским и бортмехаником Ф.Ф. Леонгардом. По просьбе правительства Якутской республики экипаж должен был доставить радиостанцию и медикаменты отряду красноармейцев, подавлявшему «кулацкий контрреволюционный мятеж». Но у посёлка Сангар-Хая самолёт попал в циклон, идущий со стороны Витима и Вилюйска. Его бросило на торосистый лед р. Лены и разбило, а экипаж погиб. В честь героя Отто Артуровича Кальвицы был назван один из заливов Новой Земли.

По решению правительства с 1930 г. началась планомерная подготовка и проведение значительных по своим масштабам изысканий по созданию постоянных воздуш-



87.
У-2 на Чукотке.
1934 г.

ных линий. Одной из первых на Дальнем Востоке специальная экспедиция определила авиалинию по маршруту: Петропавловск-Камчатский—Усть-Камчатск—Уэлен. На 1932–1933 гг. Далькрайплан наметил открытие и других линий: Владивосток—Николаевск, Каменское—Анадырь, а также из Магадана на Колыму и Чукотку.

В 1931 г. правлению ВОГВФ поручили снарядить Анадырскую авиаизыскательскую экспедицию. Под руководством Н.И. Лобанова она должна была наметить воздушную линию Пенжино—Анадырь для установления постоянной связи между центрами Корякского и Чукотского национальных округов. Экспедиция с большими трудностями произвела маршрутную инструментальную съёмку и, выявив невозможность сухопутной линии, спроектировала гидролинию по рекам Пенжина, Анадырь и озёрам на водоразделах.

Одновременно работала и Восточнополярная экспедиция под руководством И.А. Ландина, которая занималась изысканием воздушной трассы Уэлен—Колыма. На борту парохода «Лейтенант Шмидт» она добралась из Владивостока до Уэлена, а затем в течение двух месяцев на катерах обследовала северное побережье Чукотки и долину реки Колымы до её среднего течения. На основе проведённых работ были составлены авиакарта и аэрология, а также разработан проект строительства Восточнополярной авиалинии.

В 1932 г. в Восточно-Сибирском море обеспечивал проводку каравана, следовавших из Владивостока на Колыму, лётчик А.В. Бердник. При этом он базировался на пароходе «Сучан». Однажды А.В. Бердник, умело взаимодействуя с капитаном ледореза «Литке» А.П. Бочком, в течение четырёх часов вёл ледовую разведку по маршруту мыс Якан—мыс Биллингса—мыс Ачим, благодаря чему караван успешно прошёл самый опасный участок.

88.
*Прилёт первого
самолета Ю-13 в
Сыктывкар. 1925 г.*



В начале 30-х гг. на Дальнем Востоке продолжил свою лётную биографию и ставший впоследствии одним из самых именитых и уважаемых в Полярной авиации руководителей Илья Павлович Мазурук.

И.П. Мазурук родился 20 июля 1906 г. в белорусском г. Брест-Литовске в семье машиниста (погиб в 1919 г., сражаясь на бронепоезде имени Карла Либкнехта и Розы Люксембург) и домохозяйки (мать умерла в 1920 г.). До 1919 г. учился, из-за того, что в семье не хватало денег, начальной школы (семилетки) не закончил и с 14 лет начал работать чернорабочим на железной дороге в г. Льгове Курской губернии. Затем в 1922–1923 гг. трудился учеником и помощником машиниста на электростанции в г. Липецке Тамбовской губернии (где жила его сестра). В 1923–1927 гг. Илья Павлович на руководящей комсомольской работе. Работал секретарём волостного комитета ВЛКСМ, заведующим агитационно-пропагандистским отделом уездного комитета, заведующим школьным отделом Орловского губернского комитета комсомола и заведующим агитпроп-отделом Орловского городского комитета ВКП(б).

В 1926 г. добровольно пошёл служить в Красную Армию. В 1927–1928 гг. прошёл годичное обучение в военно-теоретической школе лётчиков в Ленинграде, а в 1928–1929 гг. – двухгодичное – во 2-й военной школе ВВС РККА в г. Борисоглебске. После выпуска И.П. Мазурук «по болезни был демобилизован». Но желание летать было превыше всего, и 13 января 1930 г. он прибыл с Биржи труда в Управление Средне-Азиатских воздушных линий Всесоюзного общества «Добролёт». А через две недели И.П. Мазурук был назначен бортмехаником IV-й категории 3-й воздушной линии в Ташкентский авиаотряд. Летать начал на «Юнкерсе» с прославленным героем Гражданской войны лётчиком В.Ф. Каминским. За участие в разгроме банд басмачей в Средней Азии 1 августа 1931 г. как «бортмеханик Добролёта ПП ОГПУ» был награждён Коллегией ОГПУ почётной грамотой и именным

«пистолетом системы «Маузер» с надписью «За успешную борьбу с контрреволюцией». Летом 1931 г. И.П.Мазурук бортмехаником участвовал в дальнем перелёте по маршруту Харьков–Москва–Пенза–Оренбург–Кустанай–Акмолинск–Павлодар–Семипалатинск–Алма-Ата. На его самолёте впервые был установлен советский мотор воздушного охлаждения. Весь маршрут в 5000 километров вместе с лётчиком Т.В. Суонио Илья Павлович преодолел за семь суток и 35 лётных часов.

5 октября 1931 г. после прохождения «тренировки на самолёте Р-1 при 3-й объединённой школе ГВФ» И.П. Мазурук получил пилотское свидетельство и был зачислен пилотом в Казахское управление воздушных линий на Алма-Атинскую аэростанцию.

В январе 1932 г. после создания «Аэрофлота» и Дальневосточного управления Всесоюзного объединения «Трансавиация» Илья Павлович настойчиво просит перевести его из Средней Азии в Харьков, но руководство посылает его на о. Сахалин. 20 ноября того же года он выдержал «теоретические и практические испытания в объёме знаний авиатехника ГВФ» с присвоением звания «пилота-механика» и приступил к полётам на дальневосточных воздушных линиях Хабаровск–Владивосток, Хабаровск–Сахалин, Хабаровск–Александровск–Оха и Сахалин–Петропавловск-на-Камчатке.

Здесь уже летали такие впоследствии известные полярные асы, как М.В. Водопьянов, А.В. Ляпидевский, С.А. Леваневский, Александр и Алексей Ивановы, и многие другие. Именно Михаилу Васильевичу Водопьянову принадлежала «пальма первенства» в открытии первых рейсов дальневосточной гражданской авиации. 9 января 1930 г. вместе с бортмехаником Н.В.Аникиным он совершил перелёт по маршруту Хабаровск–Оха, протяженностью 1180 километров.

Пилоты сахалинской почтово-пассажирской авиалинии доставляли в отдалённые места геологов, охраняли от пожаров леса, вывозили пушнину, выручали людей при стихийных бедствиях. Сам И.П. Мазурук много раз спасал островитян при наводнениях. Он привозил пострадавшим хлеб, муку, сахар, одежду. Увозил раненых, ухитряясь приземляться в самых, казалось бы, непригодных для этого местах и взлетая с них.

Особенно трудно приходилось лётчикам зимой. Кабина лёгкого аэроплана была открыта всем ветрам, и даже летом им приходилось облачаться в меховые костюмы. На какие только хитрости не пускались авиаторы, чтобы защитить лицо и руки от ледяного ветра! И пилотные очки, и шлем,



89.
Полярный лётчик
И.П. Мазурук.
Фото 1930 года

90.
*Лётчик советской
Полярной авиации
1930-х годов в противо-
обледенительной маске*



и краги. Всё это немного облегчало жизнь, но не настолько, чтобы чувствовать себя в полёте более-менее комфортно. Илья Павлович придумал оригинальный выход из трудного положения. Из аптечки он доставал несколько бинтов и обматывал ими голову, оставляя лишь небольшие щели для глаз. Получался прекрасный капюшон. Хотя и не очень тепло, но зато не дуло! Иногда подобные «экзотические наряды» лётчиков приводили к нелепым казусам.

Однажды, по воспоминаниям И.П. Мазурука, «...надо было перевести в Хабаровск золото. Груз сопровождал работник охраны – молодой парень с суровым взглядом из-под черных бровей. Прежде чем загрузить золото в кабину, он несколько раз переспрашивал начальника аэропорта о надёжности экипажа...

Когда взлетели и взяли курс на Хабаровск, солнце стало сильно бить в глаза. Пилот и бортмеханик вытащили свои капюшоны и ловко надели их на голову. Никто из них не видел, как пассажир изменился в лице. Вдруг за их спиной раздался властный требовательный голос: – Садитесь на воду!

Оба инстинктивно обернулись. Пассажир стоял в кабине, направив на них два пистолета.

– Я приказываю, садитесь на воду, – повторил он безапелляционно. Мазурук и бортмеханик переглянулись, ничего не сказав друг другу, но мысль у каждого была одна и та же – пристрелит и удерёт с советским золотом за границу. Вот гадина! А что делать? Связи нет. Нет той спасительной высоты, которая приходит на помощь пилоту и даёт время подумать. Вот она вода, рядом. А дула пистолетов смотрят чёрными глазами. До слуха доносятся слова, тон которых не сулил ничего хорошего:

– Я в прятки с вами не собираюсь играть! Садитесь!

Самолёт пошел на посадку. Мазурук держал курс на седину реки, думая при этом: «Если и погибнем, то бандит с золотом не доберётся до берега». Приводнились.

– Снимайте маски! – потребовал пассажир, держа обоих на прицеле, – Живо, живо разматывайте свои носы!

Когда капюшоны были сняты, пассажир сказал:

– Вот теперь продолжайте полёт.

У Мазурука отлегло от сердца. Если лететь прямо, то на пути Хабаровск, а там как-нибудь все выяснится. Полетели. Загадочный пассажир ни на минуту не спускал глаз с пилота, держа наготове оружие. Так под дулами пистолетов долетели до Хабаровска. В Хабаровске пассажира встретили. Но не встреча удивила пилотов, а то, что они слышали:

– Хотели меня отравить и золото за границу увести. Маски уже надели! Но меня не проведёшь! Принял меры, всё в порядке».

Однако на земле зимой проблем было гораздо больше, чем в воздухе. Вместо поплавков на самолёт ставили лыжи. Вылет намечали, как правило, на утро. Но за ночь лыжи примерзали ко льду, и необходимо было их оттирать. Затем экипаж вынужден был разогреть мотор, масло, воду в радиаторе и горючее в баках. Когда двигатель прогревался, по команде «засосём» пассажиры крутили винт, бортмеханик заливал мотор эфиром через специальный краник, выведенный над капотом. По команде «контакт» помощники по запуску разбегались, чтобы не попасть под винт, а лётчик в кабине крутил пусковое магнето. Но на морозе мотор с первого раза, как правило, не запускался. Лётчики делали попытку за попыткой, а за это время бензин в моторе остывал, масло загустевало, вода в радиаторе превращалась в лёд. Поэтому приходилось начинать всё сначала. Наконец, через несколько часов адской работы на 20-градусном морозе двигатель запускался. Но солнце уже склонялось к горизонту, и полёт приходилось переносить на следующий день.

Мучительная процедура запуска мотора продолжалась порой несколько дней. Но вот, наконец, двигатель запустился. Экипаж и пассажиры занимали свои места в кабине, лётчик давал полный газ, мотор набирал максимальные обороты, а самолёт не двигался с места! Причина заключалась в том, что лыжи во время процедуры запуска мотора успевали примёрзнуть ко льду. Специально для такого случая бортмеханик возил с собой кувалду. Он доставал её из кабины и что было сил лупил по основанию лыж. Самолёт отлипал ото льда и, вырвавшись из ледового плена, начинал разбег. Бортмеханику же приходилось прыгать в кабину прямо на ходу, демонстрируя чудеса эквилибристики.

91.
*Знаменитая лётчица
В.С. Гризодубова в
костюме для высотных
полётов. 1938 г.*



Поэтому, как говорил И.П. Мазурук, не зря сахалинскую воздушную трассу называли «трассой героев»! Какое мужество и какую любовь к своей профессии надо было иметь, чтобы, рискуя жизнью, летать в таких сложнейших условиях.

За короткое время начальник Эстафеты Сахалинской авиалинии И.П. Мазурук освоил самолёты У-2, Ш-2, Р-1, П-5, ПС-5, ПС-3, С-55, ЮГ-1, Ю-13, В-33, Дорнье «Меркур» и стал, по отзыву его начальника Полякова, «лучшим пилотом Дальневосточного Управления Воздушных линий».

В годы первой пятилетки на Дальнем Востоке авиация развивалась быстрыми темпами. Были проложены четыре авиалинии: Хабаровск–Кизи–Де-Кастри–Оха–Александровск–Сахалинский; Хабаровск–Николаевск-на-Амуре–Охотск–Усть-Большерецк–Петропавловск; Хабаровск–Владивосток, с остановками в Имане и Никольск-Уссурийске и Хабаровск–Благовещенск–Среденск–Чита. А когда встал вопрос об организации воздушной связи с Петропавловском-Камчатским, то за короткий срок (спустя год) в Николаевске-на-Амуре было образовано Камчатское управление воздушных линий.

С 10 мая 1934 г. по 25 октября 1935 г. Илью Павловича командировали для работы пилотом-механиком на гидролинию Баку–Красноводск Закавказского управления. Именно в это время, когда необходимо было спасти «челюскинцев», Управление Воздушной службы ГУСМП ходатайствовало перед руководством «Трансавиации» «Аэрофлота» об откомандировании «морского лётчика Мазурука И.П., как имеющего опыт работы в полярных условиях, для участия в экспедиции на о. Врангель с пароходом «Литке». Но его не отпустили.

В этот период воздушные трассы активно использовались для установления новых рекордов дальности и скорости полётов. И в мае 1935 г. И.П. Мазурук за 45 часов совершил перелёт Москва–Сахалин. В честь 10-летия Сахалина «за долголетнюю работу по обслуживанию Сахалинской линии» Указом ЦИК СССР 16 мая 1935 г. он был награждён первым орденом Красная Звезда.

После возвращения на Дальний Восток Илью Павловича назначили командиром 13-го авиаотряда Сахалинской авиалинии. Главными его маршрутами в то время стали воздушные трассы с острова на Камчатку, где он пролетал около четырёх лет. О своей дальневосточной работе И.П. Мазурук вспоминал следующее: *«Мне довелось облетать почти весь Дальний Восток – от Камчатки и Сахалинска до заброшенных в тайге золотых приисков, деленок лесорубов, глухих деревень и становищ. Всякое, конечно, бывало.*

Летели однажды в Охотск без пассажиров, везли клюквенный экстракт и лук для цинготных больных. Над морем сдал мотор. Сели на воду, чтобы отремонтироваться. Но до темноты не успели, а ночью разыгрался шторм. Машину растрепало. Радио на борту не было. Одиннадцать суток носило нас по волнам. Запаса продовольствия никакого – несколько галет и две плитки шоколада. Пили ржавую воду из радиатора.

После недели голода обессилели настолько, что могли только лежать. Потом носом и ртом пошла какая-то противная зелень. Начались галлюцинации. А когда подобрал нас корабль, когда отлежались мы две недели в госпитале, снова стал летать».

С 6 февраля по 9 апреля 1936 г. И.П. Мазурук успешно прошёл обучение на курсах Высшей лётной подготовки при 1-й Краснознамённой объединённой школе пилотов и техников им. П.И. Баранова. В этот период он пишет рапорт начальнику Политуправления ГВФ с просьбой перевести его с Дальнего Востока на Черноморскую авиалинию. И 9 июля того же года его назначили командиром отряда гидролинии Одесса–Батуми. А перед этим, 17 апреля его, как «пилота 1-го класса, стахановца», «за длительную безаварийную работу и овладение техникой лётного дела» приказом ГВФ наградили нагрудным знаком «За налёт 300 000 километров» (для примера, уже 4 марта 1939 г. И.П. Мазуруку был вручён знак «За налёт 500 000 километров, а 27 марта 1953 г. – второй знак «За налёт 1 000 000 километров»). Но на юге ему довелось трудиться всего 5 месяцев, пока о нём как «липецком земляке» и «сахалинце» не вспомнил М.В. Водопьянов. По его ходатайству Илью



92.

*Самолёт «Савойя» С-55
И.П. Мазурука у берегов
Сахалина*



93.
*Исследователь Чукотки
и Колымского края
С.В. Обручев*

Павловича зачислили в группу, готовившуюся к полёту на Северный полюс.

Дальневосточный опыт очень пригодился И.П. Мазуруку в Полярной авиации.

В 1932–1933 гг. большое значение в деле геологического изучения и последующего хозяйственного освоения Чукотки имели воздушные экспедиции известного геолога С.В. Обручева.

Сын выдающегося исследователя Сибири, Центральной и Средней Азии академика В.А. Обручева (1863–1956 гг.), автора научно-популярных книг «Плутония» и «Земля Санникова», профессор Сергей Владимирович Обручев был известен своими трудами по геологии и геоморфологии Восточной Сибири и Северо-Востока СССР. Учитывая тяжёлые транспортные условия этих мест, он первым обосновал необходимость применения авиации для масштабных исследовательских работ. Предложение учёного было одобрено правительством, выделившим для этих целей самолёт и авиатопливо.

В первой Чукотской воздушной экспедиции 1932 г. приняли участие сам С.В. Обручев (орографические и геоморфологические исследования), геодезист К.А. Салищев (картография), аэросъёмщик В. Дзюжинский, фотолаборант А. Филаматитский и завхоз Н. Михайлов. В состав экипажа закреплённого самолёта Дорнье «Валь» «Н-1» вошли: командир Л.В. Петров, второй пилот Г.А. Страубе, бортмеханик Г.В. Косухин и помощник механика Б.Г. Крутский. Горючее для него было заранее завезено пароходом в Анадырь.

Самолёт стартовал из Красноярска 16 июля и через сорок дней прибыл на Чукотку. В течение сентября экспедиция посетила Нутепельмен, Уэлен, Ванкарем и верховья реки Канчалан. В этот период, в связи с тяжёлой ледовой обстановкой, возникла необходимость перебросить на о. Врангеля товары и продовольствие, которые доставил пароход «Совет», но не смог пробиться к берегу. Из Москвы пришла радиограмма с требованием подключить к этим работам самолёт Дорнье «Валь» Г.А. Страубе, а также – «Савойя» С-16 Е.М. Кошелева, находившийся на мысе Северном. Иной авиации на Чукотке в то время ещё не было.

В начале сентября оба самолёта перелетели на о. Врангеля и сделали несколько рейсов, вывозя больных зимовщиков, а обратными рейсами доставляя на их базу дефицитные соль и боеприпасы. На беседу к капитану «Совета» К.А. Дублицкому слетал и начальник острова А.И. Минеев.

Кроме того, самолёт экспедиции С.В. Обручева привлекали и к выполнению санитарных рейсов, доставке



94.
*Так в 1930-х вытаскивали
из сибирских рек
гидросамолёты Дорнье
«Валь»*

депутатов на сессию Совета в Анадырь. Тем не менее все эти нужные дела отрывали экипаж от основной задачи. Уходило короткое лето, и кончался ресурс двигателей. Учитывая, что на перелёт от Красноярска до Анадыря было потрачено 60 часов лётного времени, на возвращение в Магадан – 16 часов, а на полёт к о. Врангеля – ещё 6 часов, не трудно подсчитать, сколько часов работы оставалось на нужды экспедиции. На воздушную съёмку огромной территории Чукотки пришлось всего 20 часов. Безусловно, подобные отвлечения самолёта вызывались критическими ситуациями, но они ещё раз доказали необходимость базирования в Арктике, и непосредственно на Чукотском полуострове, постоянной авиагруппы.

И такое понимание в руководстве страны крепло день ото дня.

1.7. «Комсевморпуть» – колыбель Полярной авиации

Вапреле 1929 г. XVI-я конференция ВКП(б) приняла, а в мае того же года 5-й съезд Советов СССР утвердил первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР на 1928-1932 годы. Оценивая это событие применительно к Полярной авиации, её начальник М.И. Шевелёв в докладе на совещании в Главсевморпути 28 февраля 1935 г. подчёркивал, что *«1929 год явился переломным в истории авиации на Севере, потому что страна начала колоссальную реконструкцию.., та реконструкция захватила их. Впервые в истории человечества был создан план планомерного освоения Севера – транспортного, индустриального и границ...»*

Повсеместно советских людей охватил невиданный до этого энтузиазм. Благодаря стараниям начальника Северо-Сибирского государственного акционерного обще-

ства промышленности и транспорта НКВВТ СССР (АО «Комсеверпуть») Б.В. Лаврова, штаб которого размещался в Новосибирске, масштаб работ в ходе Карских экспедиций неуклонно возрастал. И в 1929 г. на Обь и Енисей было решено направить за сибирским лесом в несколько раз большее количество пароходов – 28. Характерно, что только 2 из них были советскими, остальные пришлось фрахтовать у иностранцев.

Чтобы провести такой многочисленный караван судов через Карское море, требовалось соответствующее обеспечение. Впервые для ледовой проводки выделили самый мощный по тем временам ледокол «Красин». Но морякам не хватало авиации.

В тот период в стране шла оживлённая дискуссия: на каких самолётах осваивать Арктику? После спасения членов экипажа дирижабля «Италия» военморлёт Б.Г. Чухновский выдвинул идею, согласно которой самолёт должен быть полностью автономным. До этого их возили в разобранном виде на пароходах (фюзеляж, крылья – отдельно), потом спускали с борта на воду, собирали на плаву, ждали погоду, выполняли воздушную разведку и снова возвращались к пароходу, чтобы по частям погрузить на борт. Это занимало массу времени, а ледовая обстановка быстро менялась, поэтому терялась оперативность и польза от такой разведки.

Новые требования вызывали ряд проблем. Для самостоятельного базирования воздушное судно должно было обладать хорошей мореходностью, то есть иметь фюзеляж в виде лодки, а не стоять на поплавках. Кроме того, гидросамолёт должен был держать связь с пароходами по радио, чтобы выполнять ледовую разведку в тот момент, когда она была необходима, а затем передавать сведения на пароходы.

Таких самолётов советская авиапромышленность ещё не производила. Поэтому Борис Григорьевич предложил испытать немецкую двухмоторную летающую лодку Дорнье «Валь» фирмы «Дорнье метальбаутен». Именно на такой в 1925 г. попытался достигнуть Северного полюса известный норвежский полярный исследователь Р. Амундсен.

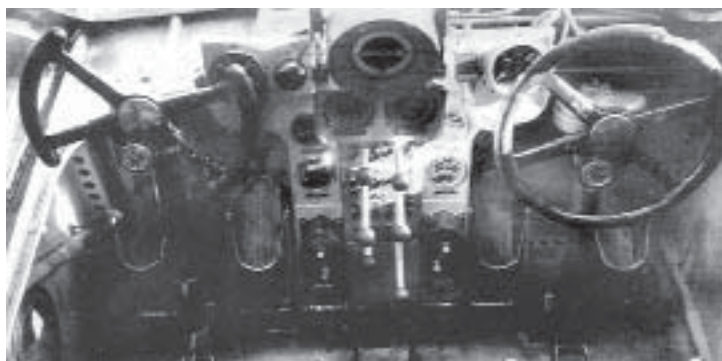
В 1926 г. несколько таких гидросамолётов приобрела для своей морской авиации Италия. Там они изготавливались немцами на заводе в Марина-ди-Пиза по своим чертежам и технологии, поскольку по условиям Версальского договора на своей территории Германия строить самолёты не могла.

СССР решил приобрести Дорнье «Валь» несколько раньше Италии. 19 августа 1925 г. было получено согла-

сие фирмы на продажу первых двух летающих лодок для советского ВМФ. И 26 сентября 1926 г. итальянские лётчики Де Бриганти и Крозио перегнали их в Севастополь. Их быстро оценили специалисты. Одна из особенностей самолёта «Валь» (на флоте они получили обозначение ДВ) состояла в том, что пулемёты на нём стояли английские, турели и фотоаппараты – французские, прицелы, часы и двигатели «Лоррэн-Дитрих» – немецкие, а радиостанции «Маркони» – итальянские. Тем не менее в 1927–1928 гг. СССР заказал ещё 20 таких самолётов на сумму 875 тыс. 150 долларов. Правда, согласно договору, заключённому 22 апреля 1927 г. организацией «Металлоимпорт» с «Дорнье метальбаутен», на завод в Марина-ди-Пиза из Германии для лодок поставлялись новые немецкие двигатели «БМВ-VI», намеченные к лицензионному производству в СССР, а также фотоаппараты «Кодак-1» и советское оборудование. Из Москвы в Берлин были отправлены чертежи и образцы бомбодержателей и замков. Общий надзор за постройкой самолётов в Италии осуществляла комиссия во главе с инженером Вейцером. Летающие лодки ДВ поступили на вооружение Черноморского и Балтийского флотов как дальние разведчики и бомбардировщики и прослужили до 1937 года.

По оценкам наших лётчиков, гидросамолёт Дорнье «Валь» был прочной и надёжной машиной. *«Самолёт сделан весьма тщательно, – писал в своём отзыве начальник ВВС Чёрного моря В.Н. Лавров, – выполнение металлической лодки несравненно выше, нежели у «Юнкерса»... В управлении прост и лёгок и требует лишь столько внимания, сколько необходимо для управления нормальным тяжёлым самолётом...»*

Плоское днище позволяло взлетать ДВ со льда и снега, а в случае надобности он мог садиться и на грунт. По сравнению с отечественными М-5, М-9, М-24, этот гидросамолёт обладал хорошими мореходными качествами и



95.
Пилотская кабина
самолёта Дорнье «Валь»



96.
А.Д. Алексеев —
один из первых полярных
лётчиков страны

мог выдерживать длительное пребывание в море. Кроме того, у него был просторный фюзеляж, где можно было держать всё необходимое для автономного базирования. При небольшой скорости (максимальная – 172 километра в час) лодка могла летать свыше суток, давая необходимую дальность полёта.

Правда, на этой машине были трудности с запуском двигателя в холодное время. Из-за этого в 1928 г. закончился аварией перелёт Г.Д. Красинского. Воздух в двигатель подавался холодным, при расширении он охлаждался ещё более, настолько выхолаживая цилиндры, что бензин не испарялся, и вспышки не получалось. А отстояться на якорях при штормовой погоде практически не удавалось.

Забегая вперёд отметим что задачу запуска двигателя в таких условиях впоследствии решил известный полярный лётчик А.Д. Алексеев.

Анатолий Дмитриевич Алексеев (1902–1974) был призван в Красную Армию в 1920 году. Участвовал в Гражданской войне. В 1921 г. окончил курсы подготовки при Военной электротехнической школе комсостава РККА и был назначен инструктором по радио в Севастопольскую военную школу морских лётчиков. А в 1928 г. в составе экипажа Б.Г. Чухновского участвовал в поисках экспедиции У. Нобиле.

Ему удалось установить на гидросамолёте небольшой мотоциклетный движок, который был сцеплен приводом с воздушным насосом. Компрессор сжимал воздух и накачивал его в двигатель. Тепло, которое возникло при сжатии, компенсировало охлаждение воздуха в цилиндре. Полярные лётчики долго пользовались этой идеей А.Д. Алексеева, пока на самолётах не появились турбины.

Попытка договориться с «Добролётом» насчёт приобретения за границей летающих лодок Дорнье «Валь» успехом не увенчалась. В Обществе хотели заработать на этой сделке валюту и купить поплавковые «Юнкерсы», которые зимой можно было переставлять на лыжи и использовать в центральных районах страны. Полярные же лётчики настаивали на Дорнье «Валях». И, как показало время, ориентировка на них оказалась перспективной.

Взгляды Б.Г. Чухновского поддержала газета «Известия», напечатав 12 мая 1928 г. его статью «Север Союза и самолёт», в которой, в частности, он писал: *«Не чрезвычайными по дальности и героизму перелётами, а планомерным использованием самолёта для исследовательских и практических работ мы сослужим великую службу народному хозяйству».*

Ещё в навигацию 1928 г. вместе с А.Д. Алексеевым он составил проект воздушной разведки льдов в Карском море на одномоторном поплавковом «Юнкерсе», одобренный руководством «Комсеверпути». Этот план предусматривал после завершения разведки возвращение на юг в Красноярск с попутным обследованием прилегающих к Енисею лесных массивов: *«Сам по себе перелёт над Енисеем представит ценный вклад в развитие отечественной авиации и вместе с тем при отсутствии затрат на оборудование береговых баз обойдётся весьма дёшево».*

Помимо «Известий», первого советского полярного аса поддержал и Алексей Максимович Горький.

С известным писателем морские лётчики Б.Г. Чухновский и М.С. Бабушкин познакомились после завершения эпопеи по спасению экипажа дирижабля «Италия» 10 октября 1928 года, за день до отъезда А.М. Горького в Италию. Их встреча длилась несколько часов. Алексей Максимович живо интересовался будущим советской Арктики, жизнью народов Севера, превращением Северного морского пути в нормально действующую морскую магистраль. Эта заинтересованность пролетарского писателя и позволила Б.Г. Чухновскому вскоре обратиться к нему за помощью.

Вместе с руководителем экспедиции на «Красине» профессором Р.Л. Самойловичем Борис Григорьевич был направлен в Европу, где им пришлось в целом ряде стран в переполненных аудиториях выступать с лекциями и сообщениями о поисковых и спасательных работах. Во время этой поездки в феврале 1929 г. побывали они и на о. Капри в Сорренто у жившего там тогда А.М. Горького. Б.Г. Чухновский гостил у писателя несколько дней. О многом они тогда говорили, в том числе и об экспедициях в Карском море и новом самолёте, который бы позволил более эффективно проводить ледовую разведку для проводки судов по Северному морскому пути. Сохранилось письмо Бориса Григорьевича, которое позже он написал Алексею Максимовичу, нахваливая летающую лодку Дорнье «Валь»: *«Эти самолёты работают самостоятельно, как, скажем, гидрографические суда находятся в «отдельном плавании». На наших самолётах мы сами выбираем место стоянки у берега, бросаем якоря, имеем складные лодки, постели, ружья, приборы – всё, чтобы работать далеко от бензиновых баз, у необитаемых островов в течение 2–3 недель. Радио на самолётах... сильнее всех радиостанций Карского моря, и в воздухе, и на плаву мы постоянно поддерживаем связь с ними...»*

И А.М. Горький пообещал лётчику помочь «Комсеверпути» в приобретении такого самолёта.



97.

Встреча Б.Г. Чухновского (крайний слева) с А.М. Горьким в Италии. Февраль 1929 года



98.
*М.И. Шевелёв — один
из организаторов
Полярной авиации.
Начальник авиаслужбы
«Комсевверпути»*

По прибытию в СССР, в апреле 1929 г. командир эскадрильи Морских сил Балтийского моря Б.Г. Чухновский написал докладную записку наркому внешней и внутренней торговли СССР А.И. Микояну о необходимости организовать с помощью летающей лодки типа Дорнье «Валь» ледовую разведку в Карском море для обеспечения проводки судов Карских экспедиций и для освоения Северного морского пути. 31 мая А.И. Микоян сообщил Б.Г. Чухновскому в Наркомвнешторге, что вопрос о выделении валюты в принципе решен и скоро самолёт будет у полярников.

В том же 1929 г. лётчики Б.Г. Чухновский и А.Д. Алексеев познакомились с молодым сотрудником Отдела внешних заказов Наркомата внешней и внутренней торговли СССР М.И. Шевелёвым (с февраля 1928 г. по январь 1929 г. он уже числился авиатехником НИИ ВВС РККА).

Марк Иванович Шевелёв родился 24 октября 1904 г. в Санкт-Петербурге. Затем семья переехала в Литву, где отец работал заведующим начальным Миттавским (позже Елгавским) училищем (в годы Первой мировой войны стал унтер-офицером, потом фельдфебелем в 19-м Сибирском стрелковом корпусе, а после революции перешёл на сторону Красной Армии – РККА), а мать – фельдшером в госпитале. В 1917 г. Марк Иванович окончил гимназию имени Петра Великого в Петербурге. Гражданская война застала его на Украине, где отец воевал с белогвардейцами. В начале 1919 г. начал трудиться слесарем на Таганрогском металлургическом заводе, и в декабре того же года стал членом окружкома комсомола. В июне 1920 г. М.И. Шевелёва мобилизовали в РККА для отражения врангелевского десанта в рядах ЧОНа, затем в составе 236-го отдельного стрелкового батальона и бронепоезда №110 Южного фронта он боролся с бандитами и прослужил в Красной Армии до марта 1921 года. В сентябре 1921 г. поступил на рабфак Петроградского Института инженеров путей сообщения, а затем перешёл на новый воздушный факультет. В мае 1924 г. после третьего курса института переехал в Москву и начал работать авиамехаником в «Добролёте». Совершил несколько полётов на французском аэроплане «Аранже» и немецком – «Юнкерсе», в том числе с М.С. Бабушкиным. В тот период одновременно с Шевелёвым в Обществе летали и другие будущие известные лётчики – М.В. Водопьянов и И.В. Михеев. Но пилотского свидетельства Марк Иванович не получил: медики обнаружили у него астигматизм. В сентябре 1926 г. он перешёл на работу в Наркомторг секретарём, а позже директором, в Отдел внешних заказов, где продолжил прохождение военной службы и стал заниматься оформле-

нием лицензий и заявок на импортное авиаоборудование, и в частности на приёмку авиационных деталей из Германии.

Дело в том, что в 1925–1927 гг., согласно договору о технической помощи с немецким концерном «БМВ», СССР приобрёл у него для нужд ВВС лицензию на производство на Рыбинском заводе №26 им. В.Н. Павлова (ныне НПО «Сатурн») и на заводе №24 лучшего в то время высотного мотора водяного охлаждения BMW-VI (в 1925 г., в 1927 г. для оснащения отечественных и модернизации приобретённых за границей самолётов у концерна «БМВ» было закуплено 260 авиационных двигателей различных типов, которые, в частности, устанавливали на летающих лодках – морских разведчиках МДР-2 и МБР-2. Кроме того, в 1928 г. в Рыбинск привезли для изучения 200 французских авиамоторов «Лоррен-Дитрих»). В целях освоения BMW-VI и закупки оборудования для его производства в Германию выезжали около 50 советских специалистов (в этот период Рыбинский завод ежедневно принимал большое количество закупувшегося оборудования не только из Германии, но и из Англии и США). В СССР немецкий мотор BMW-VI пошёл в серию под названием М-17 (и модификация М-17Ф). За четыре года (1931–1934 гг.) рыбинцы выпустили 7 тыс. 879 таких двигателей, которые эксплуатировались до 1938 г. и хорошо себя зарекомендовали на известных советских бомбардировщиках ТБ-1 и ТБ-3, разведчике Р-5, истребителе И-3, многоцелевом самолёте Р-6 (АНТ-7), пассажирских и транспортных П-5, ПС-7, ПС-9, Г-2, летающих лодках и даже на торпедных катерах.

С участием М.И. Шевелёва Наркомторг СССР закупил через Голландию и партию немецких истребителей «Фоккер» D XI и «Фоккер» D XIII, а в Англии – несколько истребителей и двигателей.



99.
Первые У-2 Ненецких
авиалиний. 1936 г.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ «СТАЛЬ-2», 1932 г.

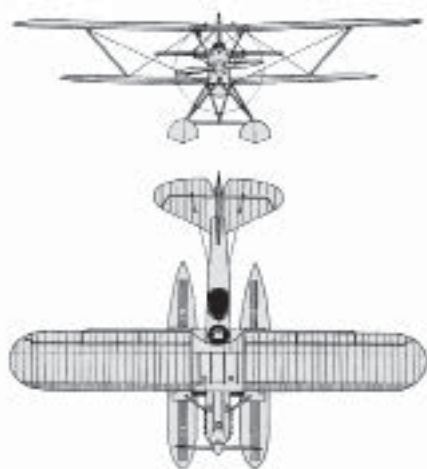
Двигатель	"Райт" или M-26
Мощность двигателя, л.с.	303
Взлётная масса, кг	1830
Масса пустого самолёта, кг	1030
Запас топлива, кг	260
Максимальная скорость, км/час	210
Крейсерская скорость, км/час	170
Практический потолок, м	5150
Дальность полёта, км	750
Разбег, м	130
Пробег, м	140
Длина самолёта, м	9,7
Высота самолёта, м	2,97
Размах крыла, м	16,2
Площадь крыла, м ²	31,0
Экипаж, чел.	2
Пассажиры, чел.	4

Сх. 10.
 Самолёт «Сталь-2»
 конструкции
 А.И. Путилова
 строился серийно с
 1932 по 1935 годы
 (111 шт.), затем стал
 заменяться самолётом
 «Сталь-3». Основной
 конструкционный
 материал —
 нержавеющей сталь

М.И. Шевелёв оперативно помог Б.Г. Чухновскому и А.Д. Алексееву найти в Наркомате киноленту о поездке Бориса Григорьевича в Европу с его выступлениями о спасении членов экспедиции У. Нобиле, а затем оформить лицензию на покупку в Англии динамо-машины для обеспечения работы английской бортовой самолётной радиостанции «Маркони». Последняя крайне нужна была А.Д. Алексееву в предстоящей Карской экспедиции. Позже Анатолий Дмитриевич сконструировал для неё специальную раздвижную мачту, на которую поднималась антенна во время приводнения летающей лодки, и самолёт, находясь в бухте, мог держать связь с берегом и судами, передавая им необходимые данные ледовой разведки.

После успешно проведённых «внешнеторговых операций» лётчики Б.Г. Чухновский и А.Д. Алексеев предложили М.И. Шевелёву перейти на работу к председателю «Ковморсеверпути» Б.В. Лаврову, которому крайне необходимы были авиаспециалисты для ледовой разведки и проводки караванов судов в Карском море. Борис Васильевич знал Марка Ивановича по Наркомторгу и быстро согласился принять его, назначив в январе 1929 г. на должность члена Правления, заведующего планово-экономическим отделом (со слов М.И. Шевелёва, «*заместителя начальника научно-изыскательного управления*»). Затем трое энтузиастов образовали инициативный штаб по созданию авиационной группы при «Комсеверпути».

Но время шло, а вопрос с самолётом для экспедиции никак не решался. И тогда Б.Г. Чухновский подал рапорт командованию ВВС с просьбой выделить Дорнье «Валь» для обеспечения Карской экспедиции. Он писал: «*Комбинату*



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ МР-5 (Р-3а), 1932 г.

Двигатель	M-176
Мощность мото., л.с.	680
Масса пустого самолета, кг	2336
Полетная масса, кг	3240
Макс. скорость, км/час	200
Посадочная скорость, км/час	95
Практический потолок, м	4350
Дальность полета, км	700
Продолжительность полета, час.	4,5
Длина самолета, м	11,2
Размах крыла, м	15,5
Площадь крыла, м²	50,2
Экипаж, чел.	2

«Комсеве́рпуть», впервые проводящему через Карское море 28 судов, чрезвычайно важно провести их без повреждений. Найти наиболее свободные от льдов районы можно только с помощью самолёта... «Комсеве́рпуть» не может самостоятельно приобрести самолёт. Взять самолёт в аренду в «Добролёте» невозможно при отсутствии подходящих самолётов. Наиболее удачным было бы согласие УВВС предоставить указанный самолёт (Дорнье «Валь». — Авт.)...»

В Управлении ВВС слушать Б.Г. Чухновского не стали. Ещё свежи были воспоминания о самолёте, выделенном там полярному исследователю Г.Д. Красинскому и разбиавшемуся в Колюченской губе. Более того, в ход пошли и аргументы о том, что, дескать, «на Дальнем Востоке, на КВЖД конфликт с белокитайцами, войной пахнет, каждый самолёт на счету, а вы пристаёте с какой-то Арктикой...»

Как позже вспоминал М.И. Шевелёв: «Чухновский так надоел руководству ВВС своими просьбами, что ему было приказано немедленно отправиться к месту службы в Ленинград, а командованию ВВС — никуда не выпускать его без личного распоряжения начальника ВВС Петра Ивановича Баранова, человека в общем очень хорошего (в 1920–1935 гг. морская авиация входила в состав ВВС РККА, и начальник ВВС Морских сил Балтийского моря получил приказ из Москвы запретить Б.Г. Чухновскому выезд в столицу. — Авт.). После такого решения мы остались у разбитого корыта. Казалось, всё погибло, ничто нам не поможет. Начало навигации на носу, а у нас ничего нет. Единственное, что удалось сделать Чухновскому перед тем, как сесть в поезд на Ленинград, это позвонить Ивану Михайловичу Гронскому, тогдашнему редактору «Известий», который очень интересовался вопросами Севера...

Сх. 11.

Гидросамолёт МР-5 — морская модификация разведчика Р-5.

Было построено более 100 машин для Главсевморпути и местных авиалиний ГВФ

Гронский нам неожиданно помог. Он позвонил А.М. Горькому, рассказал, что происходит с Чухновским и его идеями. Горький возмущился – он всегда старался помочь инициативным людям – и решил тут же позвонить Сталину. Гронский еле уговорил его подождать до утра и начать разговором с Ворошиловым.

И, действительно, утром Горький позвонил Ворошилову, и тот приказал выделить самолёт и помочь Чухновскому. Это было как чудо. Ещё вчера нам казалось, что всё погибло, а тут вдруг всё разрешилось в нашу пользу. Был дан приказ вызвать Чухновского из Ленинграда и направить его в Севастополь за самолётом, выделенным из состава ВВС с Чёрного моря. Дела закрутились».

Несколько иную версию произошедшего с поддержкой идеи Б.Г. Чухновского привёл в своих воспоминаниях главный редактор «Известий» (в 1928–1934 гг.) И.М. Гронский (Федулов): «О проекте Чухновского каким-то образом узнал Сталин. Кто ему рассказал – не знаю. Возможно, Куйбышев или Горький. Во всяком случае, во время одного из наших разговоров он завёл разговор о Чухновском: «Сообщите Чухновскому: самолёт мы ему дадим. Изучение Крайнего Севера – дело важное. За его освоение мы скоро возьмемся. Там сосредоточены наши главные богатства. Освоим и Северный морской путь, построим и Северную железнодорожную магистраль. Все сделаем, всё, но в своё время, а пока надо изучать Север и этому всемерно способствовать. А вас я прошу поддерживать таких людей, как Чухновский, Визе, Шмидт, Борисов, Воблый и Лавров, изучающих северные земли и моря. Это энтузиасты, некоторые из них – фанатики. Но люди ценные, очень ценные».

100.

Спуск на воду самолёта
Дорнье «Валь» СССР Н-1



Итак, только благодаря активному вмешательству писателя А.М. Горького, главы страны И.В. Сталина, народного комиссара по военным и морским делам К.Е. Ворошилова и председателя ВСНХ СССР В.В. Куйбышева, Б.Г. Чухновский смог отправиться в Севастополь за самолётом Дорнье «Валь». **Первая летающая лодка получила конкретное название «Комсеверпуть-1». На её борту появилось обозначение «Н-1», положившее начало «семейству» самолётов Полярной авиации.**

20 июля 1929 г. Дорнье «Валь», нагруженный запасными частями и инструментом, вылетел из Севастополя. Он совершил перелёт на Север через Таганрог, Сталинград, Самару и Рыбинск, получая в местных отделениях «Осоавиахим» всё необходимое снабжение и обслуживание.

28 июля машина прибыла в Архангельск. Экипаж в составе: командира Б.Г. Чухновского, второго лётчика Г.А. Страубе, лётнаба А.Д. Алексеева и бортмеханика А.С. Шелагина быстро приготовился к разведке полярных льдов в Карской экспедиции, чтобы ледокол «Красин» мог наиболее лёгким и безопасным путем провести караваны с грузами сибирских товаров. Для этого пришлось повозиться с переоборудованием Дорнье «Валя». Опыт полётов Б.Г. Чухновского показывал, что самолёт не должен быть привязан к пароходу, а обязан действовать автономно, самостоятельно, базируясь на необжитых берегах. Поэтому, помимо палаток, спальных мешков и прочего, на летающей лодке установили модернизированную, более надёжную радиостанцию для связи с морскими судами в воздухе, с земли и воды.

Позже во время полётов Б.Г. Чухновский предложил и ряд других доработок, которые позволили улучшить Дорнье «Валь» для действий в условиях Севера, что было учтено и при закупке очередных машин этого типа. Всю жизнь он посвятил реализации идеи – дать летающей лодке тройную «амфибийность»: сделать её способной взлетать с воды, снега и с суши. Вот как говорил об этом сам Борис Григорьевич: *«В первую очередь надо усилить ледовый редан (днище) самолёта, чтобы иметь возможность подниматься и спускаться на самолёте не только на воду и снег, но и на лёд. Необходимо, чтобы этот двухмоторный самолёт при выходе из строя одного из моторов мог продолжать полёт при втором действующем моторе».*

Лётчик попробовал взлетать со снега или со льда прямо на редане летающей лодки, однако тот деформировался. Тогда Б.Г. Чухновский сконструировал на нём амортизационное устройство, но, к сожалению, оно оказалось не эффективным. Успех пришёл в другой области. По инициативе



101.

С.Я. Клебанов — один из первых лётчиков, осваивавший Ненецкие воздушные трассы на самолёте У-2.

С 1935 года работал в Нарьян-Маре, а в 1938 году стал старшим пилотом Архангельского аэропорта.

По признанию писателя В.А. Каверина, С.Я. Клебанов стал одним из прототипов Сани Григорьева в известном романе «Два капитана».

Старший лейтенант С.Я. Клебанов погиб в 1943 году при аэрофотосъёмке вражеского объекта. Фото 1936 года



102.

*П. Ф. Тихлер — инженер
Управления Полярной
авиации Главсевморпути.
В Красноярске и
Хабаровске обслуживал
и переоборудовал
самолёты Дорнье
«Валь», МБР-2, У-2,
Р-5, «Сталь-3» для
полётов на Севере.
Готовил технику для
знаменитых дальних
перелётов. Был награждён
орденами Красного
Знамени, Красной Звезды,
Отечественной войны
1 степени, медалями*

Бориса Григорьевича было разработано и приспособление, позволявшее в течение 10 секунд уменьшить количество бензина на 1150 литров, благодаря чему облёгченный самолёт приобретал возможность лететь и даже подниматься в воздух с одним мотором.

В августе 1929 г. самолёт «Комсеверпуть № 1» начал разведку в Карском море у новоземельского пролива Югорский Шар. Впервые на его борту вылетел и М.И. Шевелёв, который сразу был пленён Арктикой. Но ледовая обстановка в эту навигацию была на редкость тяжёлой, и поиск среди льдов пароходов даже для опытных лётчиков было делом нелёгким. Однако они справились.

Начиная с 14 августа в течение трёх дней ледокол «Красин» не мог вывести из ледового плена в Карском море караван судов. Морякам показалось, что надежды на спасение уже не будет. Но тут подоспел самолёт Б.Г. Чухновского и всего в 30-ти милях от пароходов обнаружил свободный проход.

19 августа, закончив работу в районе Югорского Шара, «Комсеверпуть № 1» вылетел на восток к порту Диксон. И здесь Б.Г. Чухновского постигла неудача, к счастью, не имевшая серьёзных последствий. В телеграмме, отправленной лётчиком замнаркомвоенмору С.С. Каменеву об этом «полярном приключении» было сказано так: «...Тяжёлое положение льдов и большие затруднения по проводу судов через Карское море заставили нас сделать 4 полёта по 5 и 6 часов над льдами Карского моря. Окончив эту задачу, 19-го в 15 часов вылетели в Диксон. Во время обхода густого тумана у берегов Ямала на четвёртом часу полёта у самолёта сломался вертикальный распределительный валик, но посадка на крупную зыбь с нагрузкой в 3 тонны прошла благополучно. Хорошо, что мотор не сдал над только что пройденным пятидесятимильным поясом битого льда. Радиосвязь прекратилась из-за заливших всю аппаратуру шестибалльных штормовых волн. 20-го в 13 часов радиосвязь была восстановлена. При утихшей погоде приступили к замене сломанного валика запасным, имевшимся в самолёте. В 15 часов заметили на горизонте корабль и дали радиосигнал. Пошли на одном моторе навстречу. 21-го были подняты на борт парохода «Леонид Красин», направлявшегося в Енисей. Экипаж здоров. Высокие лётные качества самолёта целиком себя оправдали. Чухновский».

Судно «Леонид Красин» доставило самолёт «Комсеверпуть № 1» в бухту Диксона. Не прошло и недели, как, сменив аварийный мотор, он улетел на северо-восток от Диксона в сторону совершенно неизученной Северной Земли. Самого

архипелага он не достиг, но при этом открыл свыше ста неизвестных островов.

Три недели, летая над ледяными полями, лодка «Комсервпуть №1» постоянно держала связь с судами экспедиции, помогая «Красину» проводить их к Обской губе и Енисейскому заливу. Применение мощного ледокола в сочетании с самолётом позволило значительно удлинить сроки навигации в ледовитом Карском море. Гарантии безопасности судов увеличились, и иностранные судоходные фирмы тут же снизили страховые ставки.

После завершения ледовой разведки «Комсервпуть №1» прилетел в Игарку. Отсюда М.И. Шевелёв, которому было поручено изучить ещё и речную часть Карской экспедиции, отправился в Красноярск, вниз по Енисею с караваном судов на буксире «Кооператор». А Б.Г. Чухновский вместе с экипажем перелетел в Красноярск на Дорнье «Вале», посадив его в Абаканской протоке Енисея. Здесь лётчики вытащили гидросамолёт на берег о. Телячий, поставили каркас и обшили его досками, сделав склад-ангар.

Успех экспедиции позволил руководству «Комсервпути» приступить к увеличению масштабов своей деятельности. Началось строительство лесозаводов и крупнейшего лесоэкспортного порта в Игарке. Как вспоминал М.И. Шевелёв, в этот период *«мы решили вопрос с радиосвязью. Летом радиолюбители на пароходах со своими кустарными передатчиками поддерживали связь с Красноярском, Новосибирском, и мы всегда знали, где находится каждый пароход, как он ведёт плот. А надо сказать, что проводка плотов на Енисее – это была колоссальная работа. Никогда раньше по Енисею большие плоты не ходили, считалось, что это невозможно из-за по-*



103.
Дорнье «Валь»
«Комсервпуть №2»



104.
*В августе 1930 года
для проведения ледовой
разведки при прохождении
судов Карской экспедиции в
бухте Варнека базировался
гидросамолет Дорнье
«Валь» «Комсеверпуть»*

рогов». Марк Иванович рассадил молодых радиолюбителей-коротковолновиков по цепочке: Красноярск–Енисейск–Подкаменная Тунгуска–Туруханск–Игарка–Дудинка и получил прямую и устойчивую радиосвязь.

Далее лесоматериалы необходимо было перевозить по морю. И сразу встал вопрос о расширении ледовой разведки. *«С 1930 года, – подчёркивал Марк Иванович, – мы имеем совершенно обратную картину. Если раньше моряки старались, чтобы самолётов летало поменьше и они не доставляли хлопот, то с 1930 года они говорят, что без самолёта не на всякую операцию пойдут, а с самолётом – на любую».*

По итогам Карской экспедиции 1929 г. председатель «Комсеверпути» Б.В. Лавров утвердил «Пятилетний план деятельности общества на 1929–1934 гг.». В нём впервые появился раздел «Ледовая служба в Карском море», где подчёркивалось, что её составляют «действия ледокола, самолётов и радиостанций».

Говоря об авиации, разработчики плана подробно обосновали её необходимость в Арктике. В частности, они писали, что «благодаря быстроте передвижения (полёта) и большой видимости, самолёт даёт возможность в кратчайший срок обследовать громадные пространства моря. По грубым подсчётам, чтобы произвести обследования пространства моря радиусом в 5 миль, для судна требуется 1,5–2 суток,

в то время как для самолёта достаточно 1,5–2-х часов, при скорости полёта 75 миль в час.

Введение самолёта в состав ледовой службы Карского моря даёт возможность установить общую картину расположения льдов и наблюдать за происходящими группировками на всём пространстве моря в течение всей навигации и непосредственно перед следованием судов.

Самолёт облегчает задачу выбора ледоколом наиболее безопасного и кратчайшего пути при проводке судов во льдах, сокращает работу по обследованию ледяного покрова ледоколом, который маршрут обследования льдов располагает в соответствии с сообщениями самолёта.

К особенностям работы самолёта в Карском море следует отнести его самостоятельность. Торосистые разбитые льды Карского моря, штормовая погода и волнения не дают возможности базировать самолёт на ледокол, вследствие чего **для ледовой службы в Карском море требуется тяжёлый самолёт лодочного типа, допускающий в случае нужды посадку на лёд, базирование на береговые пункты.**

Авторитетным арктическим лётчиком, как Б.Г. Чухновский, наиболее подходящим признан летательный аппарат типа Дорнье «Валь», 2-х моторный полярный грузоподъёмностью около 800 к.ф. (килофунтов – Авт.) и продолжительностью полёта 14–15 часов при скорости 70–80 миль в час».

Далее предлагалось создать авиабазы на о. Вайгач и в бухте Лямчиной, в проливе Малыгина, в губе Белужьей, гавани Диксон, на мысе Желания и о. Белый. Для одновременной проводки судов в западной и восточной частях Карского моря, считали в «Комсеверпути», требовалось не менее двух самолётов.

Поэтому до конца пятилетки было запланировано приобретение за рубежом ещё двух самолётов Дорнье «Валь» (в 1929–1930 гг. по цене 108000 валютных рублей за ед.). На строительство авиабаз планировалось отпустить 50000 рублей (10000 – в 1929–1930 гг., 20000 – в 1930–1931 гг. и 20000 – в 1931–1932 гг.). Общий расход на ледовую службу за пять лет должен был составить 2 млн. 33 тыс. рублей.

«Чёткая работа ледовой службы, – отмечалось в пятилетнем плане, – обеспечивает безостановочное плавание Карским морем, даёт возможность совершать одним парходом в течение навигации до 2-х рейсов в устье сибирских рек, что резко снижает стоимость перевозок...

Благодаря большому вниманию со стороны «Комсеверпути» к ледовой службе, удалось страховые премии (каска и карго. – Авт.) понизить к 1929 г. до 2%, это дало в 1929 г.



105.

В.В. Сушинский – бывший лётчик царской армии в 1930 году был репрессирован и направлен в Воркуту. Освобожден в 1935 году, но остался работать на Севере. Пилот первых воздушных трасс в Ненецком национальном округе. В июле 1937 года вторично арестован по клеветническому доносу и по печально известной 58-й статье приговорён к расстрелу. В 1958 году реабилитирован посмертно

106.
*Дорнье «Валь» Н-2
возвращается в Москву
после дальнего перелёта
над территорией
Крайнего Севера. 1936 г.*



*экономии в сумме 377000 валютных рублей, а к концу пяти-
летки составит 1 млн.458 тыс. валютных рублей».*

Не случайно в наступившем 1930 г. Наркомторг выделил валюту для приобретения для «Комсеверпути» ещё двух летающих лодок Дорнье «Валь», построенных по спецзаказу с учётом накопленного опыта полётов в Арктике. Их получали на заводе в итальянском городе Пиза будущие командиры экипажей И.К. Иванов и А.Д. Алексеев.

Последний прошёл переобучение на пилота и через некоторое время вошёл в группу ведущих советских полярных лётчиков. 29–30 июля 1930 г. А.Д. Алексеев вместе с итальянцем Де Бриганти перегнал один из гидросамолётов Дорнье «Валь» из Пизы в Одессу с посадкой в Константинополе. Новым самолётам были присвоены наименования «Комсеверпуть №2» «Н-2» и «Комсеверпуть №3» «Н-3».

С 15 мая 1930 г. общество «Комсеверпуть» перешло на более расширенные штаты, чего потребовали новые условия его деятельности в Арктике. Планово-экономический отдел М.И. Шевелёва включал уже две группы: экономическо-плановую и научно-изыскательную, выполнявшую функции *«организации и проведения геологических, ихтиологических, гидростроительных, метеорологических и др. работ, а также разработку и издание научных описаний, новых карт и других трудов на основе добытых данных и производственных изысканий и исследований».*

Для участия в Карской экспедиции 1930 г. были привлечены уже 46 судов, и всем трём экипажам пришлось поработать с полной отдачей. А.Д. Алексеев на «тройке» совершил над Карским морем 4 полёта для разведки льдов общей продолжительностью 24 часа.

Не совсем повезло Б.Г. Чухновскому. Весной его экипаж разобрал ангар и вылетел на самолёте «Комсеверпуть №1» на север. Он впервые провёл лесную разведку, обследовав

район «Ангарстроя», а затем – разведку льдов в районе между Енисеем и о. Белым. Позже Борис Григорьевич вновь попытался долететь до Северной Земли. Но из-за неудовлетворительной работы моторов сделать этого не смог. Более того, его летающая лодка пропала.

16 августа из Архангельска в Карское море вылетел самолёт «Комсеверпуть №2» Ильи Кузьмича Иванова. Отдохнув на о. Вайгач, через два дня он провёл ледовую разведку в проливах Маточкин Шар, Карские ворота и у Югорского Шара. В полёте на его борту, помимо экипажа, находились начальник Карской экспедиции Н.И. Евгенов и его секретарь, а также начальник Вайгачской экспедиции ОГПУ Ф.И. Эйхманс. За 7 часов 51 минуту самолёт облетел площадь моря в 144 000 квадратных километров и, как писал в своём отчёте И.К. Иванов, *«по отзыву начальника Карской (экспедиции. – Авт.) Евгенова дал блестящие результаты для проводки судов, идущих с запада на восток – в Обь и Енисей и обратно, а также и для научной точки зрения... В этот период ледокол «Ленин», стоящий в Югорском Шаре, не сделал ни одного выхода в море для разведки льдов и проводки судов. Всю работу выполнил самолёт...»*

Если на это взглянуть с точки зрения экономической и разведывательной, то окажется, что то, что самолёт сделал по разведке за 8 часов – ледоколу не дать этих результатов за 14–15 дней.

Стоимость эксплуатации самолёта за 8 часов в среднем 300 рублей с оплатой экипажа, горючего и амортизации по износу самолёта.

Стоимость самолёта 700–800 рублей в сутки. Если это умножить на 15, то получим цифру в 22000 рублей, и как я уже сказал, ледокол не даст блестящих результатов, которые даст самолёт».

3 ноября ввиду пропажи летающей лодки Б.Г. Чухновского «Комсеверпуть-2» был переброшен на его поиски из Югорского Шара к Диксону. При этом перелёт проходил в штормовых условиях с ветром, скорость которого достигала 30 километров в минуту. С Диксона И.К. Иванов выполнил 3 полёта в Надымский залив, где обнаружил «Комсеверпуть-1» Б.Г. Чухновского и помог вывести плотников с фактории. Кроме того, экспериментальным путём было установлено, что *«самолёт Дорнье «Валь»... сможет за один рейс взять 1000 шт. песцов и быстро доставить в любой ближайший пункт для экспорта».*

Всего за полтора месяца работы в Карском море самолёт И.К. Иванова совершил 17 полётов, налетав более 10600 километров.



107.
Ю-13, названный в
честь газеты «Правда»

«В 1930 году, – вспоминал в августе 1934 г. Б.Г. Чухновский, – у нас уже было три самолёта. На каждом из них летал один из нашей группы. Со мною при полётах на западный Таймыр летал т. Доронин – теперь Герой Советского Союза. Уже была выработана методика эксплуатации гидросамолётов. Каждая машина была оборудована в соответствии с характером полёта. Так, например, по нашему требованию самолёты были переоборудованы с таким расчётом, чтобы в течение нескольких минут можно было освободиться от излишнего горючего в тех случаях, когда из-за неисправности одного из моторов приходилось летать на другом, исправном. Это усовершенствование впоследствии дважды спасало самолёты и их экипажи от неминуемой гибели».

23 сентября 1930 г. на заседании Правления объединения «Комсеверпуть» были подведены итоги года и поставлены задачи на новый сезон. М.И. Шевелёву как куратору Службы связи поручили поставить в Красноярске «второй» самолёт на капитальный ремонт, «третий» поместить на зиму в ангар общества «Добролёт», а «первый» – в старый ангар. Кроме того, Марку Ивановичу вменялось в обязанности построить в следующем сезоне новый ангар, «*приспособленный для работы и летом, и зимой*».

В ноябре, когда очередная Карская экспедиция уже практически завершилась, остро встал вопрос о вывозе барж с импортными грузами из устья Енисея, которое начало затягиваться льдом. Для этого необходимо было произвести авиаразведку. 5 ноября в «Комсеверпути» по данному вопросу состоялось экстренное совещание, где был заслушан Б.Г. Чухновский. Лётчик доложил о том, что «*использование нашего аэроплана невозможно ввиду шуги на Енисее и слабого снежного покрова*». И вместо тяжёлого гидросамолёта Дорнье

«Валь» решили привлечь в этих целях «Фоккер» общества «Добролёт».

При наличии трёх самолётов «Комсеверпути» можно было уже думать о создании собственной авиаслужбы и о начале полётов вдоль Енисея.

В одном из докладов «Комсеверпути» отмечались истинные причины создания этой структуры. *«Успех ледовой авиаразведки в 1930 году, – писали его авторы, – превзошёл все ожидания. Ледоколы «Ленин» и «Малыгин», участвовавшие в операции, стояли без дела, и вся проводка судов осуществлялась по данным, полученным авиаразведкой.*

До 1931 г. работа самолётов «Комсеверпути» проводилась в порядке опыта, и организационная сторона работы носила эпизодический полукустарный характер.

Для внедрения авиации в работу сложного хозяйственного комплекса «Комсеверпути» необходимо было создать специальную организацию, постоянно работающую над этими вопросами.

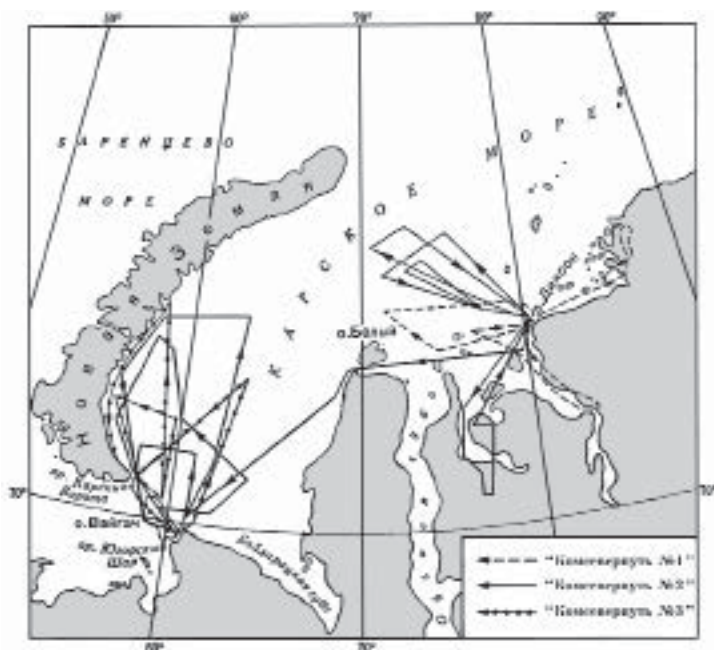
В конце 1930 г. руководство общества решило обратиться в ВОГВФ при СТО с просьбой *«организовать специальное управление по работе на Сибирском Севере»*, выразив согласие передать ему все самолёты, имевшиеся в «Комсеверпути». Однако получило отказ в форме предложения *«самостоятельно организовать авиобслуживание своих предприятий»*.

Тогда 2 декабря 1930 г. комиссия правления по проработке структуры и штата аппарата «Комсеверпути» вынесла предложение *«в целях улучшения технического управления и организации аппарата»* создать ряд *«самостоятельных, с законченным балансом на полном хозрасчёте основных отраслевых отделов»*. В их числе впервые была названа Служба связи во главе с начальником (руководителем авиаслужбы). Помимо него, в её состав должны были войти исполнитель по авиаснабжению, ответственный исполнитель по радиосвязи и заведующий автотракторным парком. Правление по



108.
Дорнье «Валь» Н-2.
В 1936 году на нём
пилот В.С. Молоков и
бортмеханик
Г.Т. Побежимов
совершили круговой
облёт Арктики

109.
*Маршруты авиаразведок
в навигацию 1930 года*



этому вопросу состоялось ровно через месяц. А 20 января 1931 г. был издан приказ №10, объявивший новую структуру центрального аппарата общества. В нём, в частности, говорилось: «Службу связи (авиа-радио и авто-тракторные колонны) выделить в самостоятельную хозяйственную единицу, подчинённую непосредственно Правлению и содержащуюся на полном хозяйственном расчёте». Непосредственно переход на эту структуру с «персональным распределением должностей и окладов» был начат в обществе с 1 марта 1931 г. (приказ №30 по аппарату Правления был подписан 6 марта того же года).

Эту дату и взяло за основу создания собственной Авиа-службы руководство «Комсеперпути». И хотя на первых порах она называлась всего лишь Отделом связи, это было уже самостоятельное «автономное» структурное подразделение со своим командованием и самолётами. 1 марта 1931 г. и следует считать днём рождения Полярной авиации России.

Первым начальником Отдела связи (Авиаслужбы) был назначен член Правления общества М.И. Шевелёв, а заместителем – Б.Г. Чухновский. Одновременно Марк Иванович являлся заместителем председателя общества Б.В. Лаврова по морской и авиационной частям. Согласно постановлению Правления от 14 апреля того же года, состоялся переезд из Новосибирска его основных отделов:

в Иркутск, Красноярск, Игарку и в Москву. В столицу переехал плановый отдел, морская и авиационная части во главе с М.И. Шевелёвым.

На момент создания имущество Авиаслужбы «Комсеверпути» оценивалось всего в 530 тыс. рублей (на 1.01.1932 г. – 720 тыс. рублей).

Не случайно, как куратор в Правлении морской и авиачастей, всю навигацию 1931 г. М.И. Шевелёв проработал в роли лётного наблюдателя в Карском море на самолёте «Н-3» в экипаже А.Д. Алексеева (второй пилот А.В. Кржижевский, бортмеханик – А.С. Шелагин, помощник механика – В.С. Чечин). На втором самолёте «Н-1» Б.Г. Чухновский (второй пилот Соловьёв, лётнаб В.В. Ручёв, бортмеханик Г.В. Косухин, помощник бортмеханика Наумов) вновь пытался достичь Северной Земли и сумел долететь до о. Таймыр. Третий самолёт «Н-2» И.К. Иванова (по другим данным – Я.С. Липпа, второй пилот Г.А. Страубе, лётнаб Л.В. Петров, бортмеханик Г.Т. Побежимов) провёл в интересах оценки запасов леса успешную разведку сибирской тайги, обследовав территорию в 8 млн. гектаров. Как отмечали специалисты, подобный прогноз давал, по сравнению с наземной экспертизой, более низкую погрешность – всего 20%.

Кроме того, самолёт впервые отработал и в интересах геологов, помогая им составлять карты местности. Летал в Карском море на разведку рыбы и зверя. А также помог эвакуировать пятерых «рязанских плотников» с Годоевской фактории на «Большую землю».

Учитывая, что в зимних условиях ввиду замерзания водных акваторий летающие лодки Дорнье «Валь» эксплуатировать было невозможно, руководство Авиаслужбы «Комсеверпути» зимой 1931–1932 гг. обратилось в ВОГВФ за разрешением использовать их на Каспийском – Чёрном морях. Но, не дождавшись ответа, поставило на консервацию до открытия навигации два гидросамолёта в Красноярске, а одну «Н-3», как было отмечено в отчётном документе, «на собственный страх» направило работать на линии Баку–Красноводск.

По свидетельству председателя Воздухоплавательного комитета «АвиаВНИТО» Б. Воробьёва, в 1931 г. 3 самолёта «Комсеверпути» налетали в Арктике 140 часов, преодолев расстояние в 23000 километров. При этом руководство Авиаслужбы отмечало, что «ввиду того, что запасы бензола, заброшенного с весны, не позволили увеличить намеченное планом количество лётных часов, пришлось пойти по линии уплотнения работы самолётов и максимально эффективного использования каждого лётного часа».



110.

Лётчик Я.С. Липп – в ГВФ с 1931 года. Первооткрыватель почти всех воздушных трасс Сибири и Заполярья. В числе первых пилотов страны налетал миллион километров. Был начальником Енисейской авиалинии и аэропорта в Красноярске, а в январе 1946 года стал первым начальником Красноярского управления ГВФ

111.
Начальник Управления
Полярной авиации
М.И. Шевелёв беседует с
полярным лётчиком
П.Г. Головиным. 1937 г.



А всего налёт полярных самолётов составил 391 час 43 мин., в т.ч. по обеспечению Карской экспедиции – 103 час. 52 мин., в интересах научно-исследовательской работы – 74 часа, обследования лесов – 27 час. 54 мин., борьбы с оленьей эпизоотией – 27 час. 43 мин., перевозки пассажиров, грузов и почты – 148 час. 56 мин., ещё 9 час. 18 мин. составили мелкие полёты. За это время самолётами Авиаслужбы общества было перевезено 172 пассажира, 65,9 килограммов почты и 2442,91 килограммов грузов.

Все три самолёта, используя методы ледовой разведки (линейными маршрутами одним самолётом), обследования лесных массивов (применения аэрофотосъёмки и визуального наблюдения) и гидрографических обследований, успешно отработали в четырёх районах: Северо-Обском, Енисейском, Колымско-Индигирском и морском – от Новой Земли до Берингова пролива. Во многом это определялось тем, что, как отмечали специалисты, на самолётах впервые были установлены радиопеленгаторы, которые обеспечивали «выход на радиостанции в 500–600 километров».

Не случайно приказом наркома внешней и внутренней торговли СССР А.И. Микояна всему личному составу Авиаслужбы была объявлена благодарность. А экипаж гидросамолёта «Н-2» в составе командира Я.С. Липпа, второго пилота Г.А. Страубе, лётнаба Л.В. Петрова и бор-тмеханика Г.Т. Побежимова «за полёты во время борьбы с эпизоотией сибирской язвы в совершенно неисследованных районах, несмотря даже на неблагоприятные атмосферные условия», был представлен Комитетом Таймырского национального округа к награждению орденом Трудового Красного Знамени.

В докладе М.И. Шевелёва в планово-экономический отдел ВОГВФ «О работе Авиаслужбы Комсеверпути за 1931 год» подчёркивалось: *«Стреляют не пушки, а люди.*

Успешное выполнение работы Авиаслужбой в 1931 г. главным образом обязано дружной напряжённой и отважной работе экипажей тяжёлых гидросамолётов».

Вместе с тем Марк Иванович не мог обойти и недостатки, мешавшие деятельности вверенной ему структуры. *«Авиаслужба в своей работе встречает исключительно заботливое и внимательное отношение со стороны хозяйственных, научных и общественных организаций, – докладывал М.И. Шевелёв. – И на этом фоне ещё более вытукло выделяется безразличное отношение, которое встречают запросы и ходатайства Авиаслужбы в аппарате ВОГВФа.*

Аппарат ВОГВФа по старой «добролётской» традиции продолжает заботиться исключительно о линейной работе и рассматривает авиаорганизации, не входящие в систему линейных управлений, как чужеродные. Наши ходатайства по линии кадров и спецснабжения встречают резкое сопротивление. Без преувеличения можно считать, что 75% всех затруднений, которые испытывала в своей работе Авиаслужба, созданы аппаратом ВОГВФа.

В дальнейшем сохранение такого положения нетерпимо – невозможно вести тяжёлую работу по освоению северных окраин без внимательного и заботливого отношения со стороны органов, ведающих комплектованием кадров и спецснабжением. Необходимо, чтобы Правлением ВОГВФа были даны совершенно определённые указания управлениям кадров и снабжения о том, что Авиаслужба должна быть приравнена к линейным управлениям первоочередного значения».

Но для того, чтобы ситуация в отношениях Полярной авиации с ВОГВФ (с 25 февраля 1932 г. – ГУГВФ при СНК СССР) исправилась, потребуется почти два года.

«Успех полётов в 1931 году, – отмечал 25 февраля 1935 года в докладе «Работа авиации на Севере» М.И. Шевелёв, – придал нам настолько храбрости, что мы решили охватить значительно больший район...» На тот момент, вспоминал Марк Иванович, *«Авиаслужба Комсеверпути и её коллектив представляли собой что-то вроде Рады Запорожской Сечи – все решения принимались достаточно демократично. Когда собирались после навигации и начинали обсуждать удаchi и ошибки, такое заседание неофициально называлось «ледовое побоище», потому что высказывали друг другу, независимо от чинов, всё, что думали, не стесняясь».*

Руководство молодой Авиаслужбы «Комсеверпути» поставило целью на следующий год достичь и облететь все



112.

М.И. Козлов — один из первых советских полярных летчиков



113.
Лётчик А.Д. Алексеев
возле радиостанции

арктические окраины: Землю Франца-Иосифа, Северную Землю и о. Врангеля. Кроме того, ему было крайне необходимо *«установить регулярную связь с ...предприятиями на Севере, и в первую очередь с Игаркой, которая превращалась в крупный промышленный центр»*.

Для этого нужны были новые самолёты, приспособленные к тяжёлым условиям полётов в Арктике. Однако, как отмечали специалисты Авиаслужбы «Комсеверпути»: *«Среди поставленных на производство в Союзе самолётов мы не имеем ни одного типа подходящего для работы на Севере зимой. Из иностранных известных нам самолётов наиболее подходящими являются самолёты «Юнкерса», Г-31 и W-31 (В-31. – Авт.). Но летом, поставленные на поплавки, эти самолёты имеют настолько низкие коммерческие нагрузки, что становятся крайне невыгодными в эксплуатации»*.

По-видимому, в будущем придётся иметь на Севере два парка машин и использовать летающие лодки зимой, а сухопутные машины летом в более южных районах».

Поэтому в 1932 г. в составе Авиаслужбы, помимо трёх летающих лодок Дорнье «Валь», появились ещё 2 других самолёта: 1 тяжёлый речной (из списанных – ЮГ-1 «Н-4») и 1 – лёгкий (в октябре – В-33 «Н-5»). Трёхмоторный ЮГ-1, снятый с вооружения ВВС, перегнали весной 1932 г. с *«большими хлопотами»* Б.Г. Чухновский и В.С. Молоков из Москвы в Красноярск. Там в конце зимы М.И. Шевелёв создал на о. Телячьем первую авиабазу. Оттуда В.С. Молоков (на «Н-4» со вторым пилотом Г.М. Чернявским и бортмехаником П.И. Артамоновым), а позже и Я.С. Липп (на «Н-5» с бортмехаником Н.Л. Кекушевым) начали выполнять регулярные рейсы в Игарку и Дудинку.

О том, как работали лётчики в начале освоения северных трасс, вспоминал Василий Сергеевич Молоков: *«Сейчас*

114.
Самолёт ДАР (Дальний
арктический разведчик)
конструктора
Р.Л. Бартини в 1936 году
испытывал
Б.Г. Чухновский. Затем
его использовали на
северных авиалиниях





115.
АРК-5 М.В. Водопьянова
во время перелёта на
о. Рудольфа.
Весна 1936 года

даже трудно представить, в каких условиях мы летали. Кабины для экипажа были открытыми, только впереди козырёк из целлулоида. Налетавшая метель залепляла козырёк – «дворников» для очистки тогда не было. Приходилось смотреть сбоку через борт, и тут уж метель была прямо в лицо. А то, бывало, летишь в жесточайший мороз, градусов в 40–50. Резкий ветер пронизывает насквозь...

Однажды летел я из Красноярска в Туруханск, полёт продолжался четыре часа, а мороз был сильнейший. Промёрз я ужасно – казалось, все внутренности обледенели. Удивляюсь теперь, как довёл машину до базы. Выбрался из кабины – рук, ног не разогну...

Условия были такие – как можешь, так и лети. Надейся на свой слух, глаза и руки да ещё на интуицию. Из приборов на самолёте был только указатель скорости, альтиметр – показатель высоты да компас. Вот и все приборы. Не густо для слепого полёта. Радио на самолёте не было, значит, в случае аварии экипаж мог оказаться оторванным от всего мира. Поэтому главная забота была одна – только бы мотор не подвёл, только бы бензина до базы хватило! И если всё же приходилось идти на вынужденную посадку, то делалось это наугад. Уж тут как повезёт...»

20 марта 1932 г. приказом председателя Правления Всесоюзного транспортно-промышленного объединения Б.В. Лаврова №52 была объявлена новая структура «Комсеверпути». Помимо Правления, размещавшегося в Москве, Северо-Енисейского (Игарка), Восточно-Сибирского (Иркутск), Уральского (Свердловск), Якутского (Якутск) и Горного (Москва) комбинатов, а также Морской части с Лондонским бюро (Москва), Ленинградской конторы и Главной конторы снабжения (Москва), в него была включена **отдельная Авиаслужба (Москва) «с непосредственным подчинением Правлению «Комсеверпути» и имеющая самостоятельный баланс».**

Всего в составе Авиаслужбы в 1932 г. числился 31 человек (6 чел. – управление, 5 командиров самолётов, 2 пило-

116.
Самолет Н-5
лётчика Я.С. Липпа
на гидроавиабазе
о. Молокова.
г. Красноярск



та, 1 лётчик-наблюдатель, 5 бортмехаников, 3 помощника бортмеханика, 8 чел. личного состава линии Красноярск–Игарка и 1 – водитель-механик аэросаней).

В ходе навигации в Карское море на Дорнье «Валь» Н-3 был направлен экипаж Л.И. Порцеля (пилот Г.В. Дальфонс, лётнаб В.В. Ручьёв, бортмеханик В.С. Чечин, помощник механика Р.Б. Проворихин), на Северную Землю на Дорнье «Валь» Н-2 – А.Д. Алексеева (второй пилот М.И. Козлов, лётнаб Н.М. Жуков, бортмеханик Г.Т. Побежимов, помощник бортмеханика Телеутов), на восток Дорнье «Валь» Н-1 – Л.В. Петрова (второй пилот Г.А. Страубе, бортмеханик Г.В. Косухин, помощник бортмеханика Б.Г. Крутский).

Самолёт «Н-1», по просьбе видных деятелей советского государства, занимавшихся проблемами Севера – С.С. Каменева, академика О.Ю. Шмидта, исследователей В.Ю. Визе, Р.Л. Самойловича, выделили академику и географу В.А. Обручеву, изучавшему Чукотский полуостров. 19 июля экипаж Л.В. Петрова вылетел из Красноярска на Дорнье «Вале», прошедшем капремонт с участием клепальщиков из Севастополя, и 22 августа едва добрался до Анадыря, впервые преодолев расстояние в 7000 километров. Пионерский полёт прошёл из Сибири через Приамурье, Охотское и Берингово моря. Здесь авиаторы провели аэрофотосъёмку всего побережья Чукотки от вновь открытого Корякского хребта до залива Креста, далее на восток – южного берега и после мыса Дежнёва – большей части северного чукотского берега. Тем самым экипаж полярников обеспечил В.А. Обручеву возможность сделать важные географические открытия.

Кроме того, самолёт «Н-1» оказал помощь и зимовщикам на о. Врангель.

Вот как об этом вспоминал известный полярный исследователь, член-корреспондент АН СССР В.Ю. Визе: «Днём мы приняли радио от геолога С.В.Обручева, который сообщил, что удачно слетал с мыса Северного на остров Врангеля и обратно. Главной целью лётной экспедиции Обручева, организованной Арктическим институтом, были топографическая съёмка и геоморфологическое описание Чукотского полуострова. В Уэлене Обручев получил сведения, что пароход «Совет», который должен был сменить завезённых ещё в 1929 году на остров Врангеля зимовщиков, не мог пробраться к острову. Так как четвёртая зимовка могла иметь тяжёлые последствия, то начальник острова Врангеля А.И. Минеев просил С.В. Обручева вывезти сотрудников станции на самолёте.

Эту операцию самолёт Обручева, пилотирувавшийся лётчиком Г. Страубе, выполнил блестяще. С острова Врангеля были переброшены на стоявший у кромки льдов «Совет» 8 пассажиров и большое количество пушнины, кроме того, эскимосская колония на острове Врангеля была снабжена медикаментами и некоторым продовольствием. Сам Минеев и его жена Власова не сочли возможным покинуть колонию и остались на острове на четвёртый год».

Описание учёного в 1934 г. дополнил специальный корреспондент газеты «Известия» Б.В. Громов: «Лётчик Страубе вне своего основного задания решил помочь пароходу «Совет», тщетно борющемуся во льдах на виду от берега, и сменил колонистов острова Врангеля. Самолёт блестяще выполнил это задание – перевёз на «Совет» старых зимовщиков и доставил новую смену, а также запас продовольствия. Но начальник колонии (А.И. Минеев) сообщил, что по «техническим причинам» он не сможет передать руководство станцией новому человеку, и остался на четвёртую зимовку. По мнению Шмидта, он, видимо, нашёл нового начальника совершенно неподходящим, ибо в вежливой форме ему отказал».

В общей сложности, по отчёту начальника авиаслужбы «Комсеверпути» М.И. Шевелёва, самолёт «Н-1» доставил на о. Врангель 1,5 тонны продовольствия и оружия, а на обратном пути вывез 9 зимовщиков, 1010 шкур песцов и 720 килограммов багажа. По возвращении в Анадырь на Дорнье «Вале» пришлось менять моторы.

Начиная с апреля 1932 г. вёл ледовую разведку для морских судов, шедших Карским морем в устья рек Оби и Енисея, экипаж самолёта «Комсеверпуть-2» Н-2 А.Д. Алексеева. Утром 30 августа он вылетел с Диксона, где располагалась его база, и приводнился в заливе Миддендорфа для проверки бензиновой базы, а позже перелетел на полярную станцию



117.
Штурман и
аэрофотосъёмщик
М.М. Кириллов —
участник создания
первых детальных карт
Сибири, Забайкалья,
Дальнего Востока,
Заполярья и Крайнего
Севера. В 1931 году
окончил курсы летнабов-
аэрофотосъёмщиков,
налетал на самолётах
6692 часа. В 1938 году
окончил Тамбовскую
школу лётчиков ГВФ.
Работал пилотом в
Челябинске.
С августа 1942 года
воевал в Авиации
дальнего действия.
В 1944 году ему было
присвоено звание Героя
Советского Союза.
После войны работал
в Полярной авиации.
Стал пионером
аэрофотосъёмки
Антарктиды.
Умер в 1984 году



118.

*Морской лётчик
прапорщик по
Адмиралтейству с
1916 года Л.М. Порцель
несколько лет занимал
командные должности
в советской морской
авиации, а в 1929 году
был выведен в резерв
РККА, принят на работу
в общество «Добролёт»
и прибыл в Иркутск в
Управление Сибирских
воздушных линий. В 1931
году перешёл на работу
в Управление Полярной
авиации. В августе 1932
года был назначен в
авиаслужбу в Карскую
морскую экспедицию
по разведке льдов и
проводке судов в Карском
море. Трагически погиб в
сентябре 1932 года при
аварии гидросамолёта
Дорнье «Валь»
«Комсеверпуть №3» в
проливе Маточкин шар*

на мыс Челюскин. Отсюда гидросамолёт выполнил полёт на Северную Землю, чем оказал неоценимую помощь «*по уточнению карт*» Североземельской экспедиции, в которой участвовал геолог профессор Н.Н.Урванцев. Кроме того, экипаж «*получил опыт базирования в районе острова, где не был ни один самолёт*».

Затем «Н-2» отработал по заданию Таймырского окружного исполкома, совершив «*при отсутствии баз*» сложнейший перелёт в Красноярск.

Ещё один сверхдалёкий перелёт полярные лётчики выполнили из Сибири в Севастополь. Командир гидросамолёта А.Д. Алексеев и бортмеханик Г.В. Косухин были отправлены на учёбу в одну из школ Осоавиахима.

7 сентября из бухты Варнека на о. Вайгач с заданием выполнить ледовую разведку в центре Карского моря, а затем достичь пролива Маточкин Шар на Новой Земле, где предварительно были выгружены с парохода бочки с бензином, вылетел тяжёлый Дорнье «Валь» Н-3 во главе с командиром Л.М. Порцелем.

Леонид Михайлович был опытным пилотом. В то время ему было 43 года. В прошлом выпускник Кронштадтского Морского инженерного училища и Бакинской офицерской школы морской авиации, участник Первой мировой и Гражданской войн, бывший прапорщик царской армии, Георгиевский кавалер, он несколько лет служил на Балтике и на Чёрном море, где почти два года (в 1922–1924 гг.) возглавлял ВВС Балтийского моря. После увольнения из РККА в 1929 году около двух лет работал в Управлении Сибирских воздушных линий общества «Добролёт», летая рядовым лётчиком на маршрутах Иркутск–Якутск и Иркутск–Бодайбо. А в феврале 1931 г., попав под сокращение штатов, он пришёл в Авиаслужбу «Комсеверпути».

В том трагическом для Л.И. Порцеля полёте вторым пилотом у него был Г.В. Дальфонс, лётнабом В.В. Ручёв, бортмехаником В.С. Чечин и помощником бортмеханика Р.Б. Проворихин. Также на борту самолёта находился начальник авиаслужбы «Комсеверпути» М.И. Шевелёв, завершивший к тому времени проводку судов Карской экспедиции.

Ледовая разведка прошла успешно, и самолёт повернул к восточному выходу из Маточкина Шара. Когда он находился над проливом, неожиданно его подхватил мощный порыв ветра. «...Скорость у нас была километров сто сорок, – вспоминал М.И. Шевелёв. – Пересекли мы мысок, отделяющий район полярной станции от глубины пролива, и вдруг увидели впереди белую, будто кипящую воду, да и ветер начался отчаянный. Тут же нас бросило вверх, потом вниз. Второй

пилот Г. Дальфонс укачался и лёг в отсеке... Я сел на его место помогать Порцелю. Нас бросало вверх вниз, причём вода оказывалась всё ближе и ближе. И тут время пошло очень медленно. А я думаю: где же воздушная подушка? Ведь она всегда есть, как бы ни бросало самолёт. Но мы всё ближе подходили к воде. Вижу, как поднимается крутой вал, гребень перегибается и вот-вот упадёт... Но всё это происходит как-то очень медленно, как я потом вспоминал.

Я подумал, что мы сейчас коснёмся воды. И тут же вторая мысль: а ведь это же гроб! Третья – а почему не страшно? И в этот момент – жуткий удар, белое пламя в глазах и всё кончилось».

О том, что произошло дальше, написал корреспондент газеты «Правда» В.Е. Чертков: *«В полубессознательном состоянии они оказались на воде. Тёмной и страшной. Штурман Ручёв погиб именно на волне. Мягко накатившись, ледяная, она парализовала его сердце. Порцель и Дальфонс, видимо, погибли ещё в воздухе. Выжили те, кого уберегла от прикосновения моря обшивка развалившегося на части самолёта. До берега они добрались на надувном резиновом боте».*

До скалистого берега удалось доплыть лишь троим из шести авиаторов: М.И. Шевелёву, бортмеханику В.С. Чечину и его помощнику Р.Б. Проворихину. Только выбравшись на берег, Марк Иванович понял, что у него серьёзно повреждена нога. Р.Б. Проворихин сильно ударился головой, он бредил и его постоянно тошнило. До полярной радиостанции Маточкин Шар им предстояло пройти не менее двадцати километров через хребты и ущелья. М.И. Шевелёв отдал топографическую карту В.С. Чечину, объяснил предстоящий путь и послал его с помощником вперёд за помощью, а сам потихоньку побрёл следом.

Через несколько часов полубредового передвижения Марк Иванович услышал голоса и увидел группу людей с фонарями и носилками. Это были зимовщики с радиостанции. Вскоре за спасёнными авиаторами в Маточкин Шар пришёл ледокол «Ленин». С помощью его экипажа удалось поднять обломки самолёта «Н-3». Стало ясно, что при внезапных ураганах в районе Крестовой губы самолёты и ледоколы оказываются беззащитными. Тяжёлый опыт сослужил свою службу.

Решением Правления «Комсеверпути» от 29.09.1932 г. семьям погибших авиаторов Л.И. Порцеля, В.В. Ручёва и Г.В. Дальфонса было выдано *«единовременное денежное пособие в размере 3-х месяцев основного содержания с отношением расходов на авиаслужбу».* Дополнительно были возбуждены *«ходатайство перед Правительством РСФСР о*



119.

*Экипаж М.Н. Каминского
возле своего самолёта
Дорнье «Валь» Н-235*

назначении персональных пенсий семьям погибших пилотов» и «ходатайство перед НКВД о выдаче дополнительного единовременного пособия семье т. Порцеля». Кроме того, Правление общества ходатайствовало перед Географическим комитетом о присвоении «Белужьей бухте – места гибели 3-х пилотов – наименования «Бухта трёх пилотов».

Всего в 1932 г. самолёты авиаслужбы «Комсевверпути» выполнили 249 полётов, налетав 569 часов 36 минут. Около половины от общего количества полётов – 105 пришлось на обеспечение экспедиций Арктического института и перевозку пассажиров и грузов. Были среди них и полёты по обеспечению Карской экспедиции – 50, по заданию Таймырского окрисполкома – 12, по обследованию лесных массивов – 12, по вывозу пушнины – 8, по проведению гидрографических исследований – 1, полёты на Северную Землю и о. Врангель – 12, служебные и тренировочные полёты – 49.

В том же 1932 г. в целях получения доказательств практической возможности судоходства по Северному морскому пути как высокоширотной магистрали Арктическим институтом под руководством О.Ю. Шмидта было организовано сквозное плавание от Архангельска до Берингова пролива ледокольного парохода «Александр Сибиряков».

Мало кому известно, что на его борту для ведения ледовых разведок должен был находиться и палубный самолёт лётчика И.К. Иванова, штурмана Раппопорта и механика Плешакова. Однако 26 июля при перелёте из Ленинграда в Архангельск из-за выхода из строя мотора экипаж был вынужден сделать посадку в районе р. Онеги, у села Корельского. Задерживаться «Сибирякову» было нельзя – в разгаре было полярное лето, наиболее удобный период навигации в Арктике, и 28 июля он вышел в море. Самолёт должен был догнать экспедицию на Диксоне.

Но неудачи преследовали экипаж И.К. Иванова. После замены мотора 9 августа он вновь поднялся в воздух

120.
Ленинградский аэроплан
ЛК-1 носил звучное имя
«Фанера» и снимался в
известной кинокартине
о полярниках
«Семеро смелых». 1936 г.



и взял курс на восток. Через несколько часов самолёт потерпел аварию в Белом море и окончательно вышел из строя. К счастью, это происшествие не повлекло за собой человеческих жертв.

Как вспоминал научный руководитель этой экспедиции В.Ю. Визе, *«самолёт был нам нужен не только для ледовой разведки, но и для географических рекогносцировок. В частности, предполагалось обследовать с самолёта белое пятно «Земля Андреева», лежащее к западу от острова Врангеля. В этот район до нас не удалось проникнуть ни одному судну, так как здесь неизменно встречались непроходимые льды.*

...То, что экспедиция оказалась без самолёта, было для нас серьёзным ударом».

Капитану «Сибирякова» В.И. Воронину и начальнику экспедиции О.Ю. Шмидту воспользоваться самолётами «Комсеверпути» из-за их перегруженности собственными задачами не представлялось возможным. Тем не менее, «сибиряковцы» встречались с ними на о. Диксон и у о. Врангель и даже получали от них некоторые данные о ледовой обстановке.

Вот что, к примеру, писал об одной из таких встреч журналист Б.В. Громов, находившийся на борту ледокольного парохода: *«В маленькой бухточке, под горой, на воде загорился полярный самолёт Дорнье «Валь» с двумя моторами по 450 лошадиных сил, под названием «Комсеверпуть №2». Он всего лишь несколько часов тому назад прилетел с ледовой разведки над Карским морем, и сейчас экипаж, заправив бензин, отдыхает, предполагая через час вылететь в новый рейс, но на этот раз в северном направлении.*

– Здравствуйте, а вот и мы, – хлопнув дверью каюты, появляются оба пилота – краснощёкий, пылуший здоровьем командир самолёта А.Д. Алексеев, участник полёта с Б.Г. Чухновским на поиски Нобиле, и с чёрной острой бородкой – пилот Козлов, оба в синих морских кителях, огромных, выше колен, на меху английских сапогах и авиашлемах.

С 19 апреля они в непрерывных полётах излетали весь Север. Во время перелёта из бухты Варнека самолёт попал в густой туман. Сквозь разорванную ветром вуаль они увидели внизу бесконечные торосистые поля. Положение стало тяжёлым. Дорнье «Валь» представляет из себя самолёт-лодку, которая может садиться только на воду и в крайнем случае – на очень ровную поверхность льда. Но внизу были крутые, заострённые выступы торосов, старых многолетних льдов.

– Жутковато стало, – весело, словно смешной анекдот, рассказывает Алексеев, – садиться некуда, а бензина на обратный ход не хватает. Посоветовались и решили про-



121.
Ледокольный пароход
«Александр Сибиряков»

бираться сквозь туман – авось найдём подходящую полынью или разводье. Но сколько мы ни искали, тёмного пятна внизу не было. И вот когда уже бензин был на исходе, когда нам рисовались мрачные картины посадки на торосы, с неминуемой аварией, капотом и поломками, я неожиданно увидел на земле два крошечных озера. Делать было нечего – пришлось рисковать. Самолёт туда и плюхнулся. К счастью, всё обошлось благополучно.

– А знаете, – радостно сообщает он, – мы летаем без радиоаппарата. Да, да, без связи. В Красноярск передатчик не доставили – потерялся на железной дороге. Здорово? Так что если сядем, то дать о себе сведений не сможем. Поэтому мы договорились с «Лениным» так: вылетаем на определённое количество времени, по известному им маршруту. Если вовремя не вернёмся, то пусть ледокол выходит в море и ищет. Вот, батенька, как приходится летать на Севере».

«Сибиряков» сравнительно легко преодолел западный и центральный участки Севморпути и испытал штормовые и ледовые напасти лишь на востоке. 18 сентября у Колючинской губы пароход потерял часть гребного вала вместе с винтом и начал дрейфовать на запад. 1 октября он выбрался на чистую воду у мыса Дежнёва, где его встретил своевременно вызванный по радио траулер «Уссуриец». Впервые в истории Арктики рейс судна был выполнен в этих широтах за одну навигацию – за 65 дней. 15 октября «Уссуриец» привёл «Сибирякова» на буксире в Петропавловск-на-Камчатке (ныне – Петропавловск-Камчатский).



ГЛАВА II. ГУСМП – ШКОЛА СТАНОВЛЕНИЯ



2.1. Управление воздушной службы

Арктический рейс «Сибирякова» вдохновил руководство страны на дальнейшие действия по освоению Северного морского пути. Уже на подходе к Петропавловску-на-Камчатке судовая радиостанция приняла приветственную телеграмму за подписями И.В. Сталина, В.М. Молотова и К.Е. Ворошилова: «...Успехи вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, ещё раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность».

Мы входим в ЦИК СССР с ходатайством о награждении орденом Ленина и Трудового Красного Знамени участников экспедиции».

А 10 декабря 1932 г. Политбюро ЦК ВКП(б) закрепило несомненный успех решением: «Поручить комиссии в составе тт. Куйбышева В.В., Шмидта О.Ю., Гамарника (с 1929 г. – начальник Политуправления РККА. – Авт.) и Каменева С.С. (председатель Арктической комиссии. – Авт.) внести в Политбюро проект предложений, вытекающих из сообщения т. Шмидта об экспедиции «Сибирякова», предусмотрев для увенчания дела необходимость организации специального государственного органа, имеющего основной задачей проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива и держать его в сохранности.

Комиссии обсудить также вопрос об улучшении конструкции ледоколов, в частности **о возможности снабжения ледоколов аэропланами».**

В комиссию по подготовке предложений пригласили специалистов «Комсеверпути», в том числе и начальника авиаслужбы М.И. Шевелёва: «Мы готовили этот доклад почти до самого заседания, вносили поправки прямо в кабинете Куйбышева, который помещался тогда в здании в начале Калининского проспекта, где теперь находится музей архитектуры им. А.В. Щусева. Кабинет был угловой, нас было много, все отчаянно курили, стоял сизый дым, хоть топор вешай. Рядом в комнате стучали машинистки. Куйбышев и



122.
Начальник Главсевморпути
О.Ю. Шмидт. 1934 г.

Шмидт часто заходили и торопили нас. В конце концов, взяли папку и через Троицкие ворота пешком пошли в Кремль. А мы остались ждать, чем всё это кончится, и опять курили.

Часа через два они возвратились. Куйбышев всю папку шлёпнул на стол и сказал: «Никуда не годится! Всё надо переделывать!» Но мы увидели лукавое выражение их глаз, не такое, когда приходят с неудачей. Сели. Куйбышев: «Хоть окна отворите! Дышать нечем!». И они начали рассказывать. Рассказчики оба были прекрасные. В основном говорил Куйбышев, а Шмидт выступал время от времени, подавая реплики.

Услышали мы примерно следующее. По нашему проекту мы всем надавали десятки распоряжений. Разные объекты должны были строить различные организации, в чьём ведомстве находились те или иные функции. Скажем, Наркомпочтель должен отвечать за строительство радиостанций, Внешторг должен был закупать ледокольные пароходы и т.д.

Когда всё это доложили на Политбюро, Сталин, который, покуривая трубку, ходил вдоль стола, спросил: «Вы думаете, это всё можно осуществить?». Ответили: «Если будет решение». Сталин: «Покажите, где это ваше Тикси?». Шмидт подошёл к карте и показал. Сталин хмыкнул: «Ну да! Мы этот Наркомвод каждую неделю ругаем за то, что он нефть из Баку по Волге не может как следует перевезти, а вы хотите, чтобы он думал о вашем Тикси, порт там строил. Он же думает, что завтра получит выговор за перевозку нефти, а за ваши дела, за Тикси, выговор ему грозит года через два-три. Не сделает он ничего в Тикси!»

Примерно такой же разговор был и по Наркомпочтелю, который газеты вовремя доставить не может. Куда ему радиоцентр строить на Диксоне! Шмидт показал на карте Диксон. «Нет, не будет он Диксоном заниматься, кому-нибудь поручит. Так дело не пойдёт. Арктика – вещь сложная. Надо создавать организацию, которая отвечала бы за всё. И знала бы – отвечает за Арктику и больше ни за что. А мы с неё спросим – и строго! Тогда у нас дело пойдёт. Давайте сделаем по-другому. Бумаги переделайте, а мы напишем постановление: создать при Совнаркоме Главное управление Северного морского пути, поручить ему продолжить этот путь и содержать его в исправном состоянии. Пока хватит».

Так состоялось рождение Северного морского пути».

17 декабря 1932 г. последовало историческое постановление СНК СССР №1873 «Об организации при Совете Народных Комиссаров СССР Главного управления Северного морского пути» (ГУСМП):



123.
Посёлок Тикси.
1930-е годы

« 1. Образовать при Совете Народных Комиссаров Союза ССР Главное управление Северного морского пути.

Поставить перед Главным управлением Северного морского пути задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути.

2. Передать в ведение Главного управления Северного морского пути все существующие метеорологические станции и радиостанции, расположенные на берегу и островах Ледовитого океана».

Через три дня последовало новое постановление Совнаркома, уточнившее роль и задачи ГУСМП и перечень организационных структур, которые включались в него:

«1. Утвердить передачу в ведение Главного управления Северного морского пути следующих метеорологических станций и радиостанций. Поручить Главсевморпути развить и реконструировать сеть метеорологических станций и радиостанций таким образом, чтобы в 1933 году была закончена работа первой очереди, необходимой для открытия плавания по Северному морскому пути. В течение 1933 года должны быть учреждены новые гидрометеостанции на острове Белом и в устье Колымы, а также совершенно заново построена станция на мысе Северном, проведена реконструкция остальных станций. Всего на старых и новых станциях должны быть установлены 7 новых длинноволновых установок и 6 новых коротковолновых установок (не менее 250 ватт).

2. Передать в ведение ГУСМП Арктический институт с тем, чтобы исследование Северного морского пути было основным содержанием его научной работы.

3. Передать в ГУСМП ледоколы (ледокольные пароходы. – Авт.) «Седов», «Сибиряков», «Таймыр» и подлежащий под-
нятию ледокол «Садко».

4. Предрешить передачу ГУСМП необходимых судов не
ледокольного типа для обследования берегов, организации
каботажного плавания, погрузочно-разгрузочных работ.

5. Поручить ГУСМП: а) образовать в необходимых ме-
стах угольные базы и произвести элементарное портовое
оборудование, в первую очередь на о. Диксон, в б. Тикси (устье
Лены) и в устье Колымы; б) образовать в необходимых ме-
стах самостоятельные базы для постоянного наблюдения
за льдом и содействия проводке судов, причём в 1933 году
организовать также базы, в составе двух самолётов каждая,
на о. Диксон, м. Челюскин и м. Северном; в) в двухмесячный
срок разработать тип ледоколов, необходимых для Север-
ного морского пути; г) разработать план аэрофотосъёмки в
течение 1–2 лет побережья Ледовитого океана».

В конце постановления от 20 декабря ГУСМП предпри-
сывалось и решение ряда хозяйственных задач. В частности,
ему было необходимо провести в 1933 г. совместно с объеди-
нением «Комсеверпуть» очередную Ленскую операцию –
обеспечить доставку грузов из Архангельска и Владивостока
в Тикси. Организовать аналогичный по характеру рейс из
Владивостока в устье Колымы. И, наконец, вместе с Со-
юзгеологоразведкой приступить к поиску месторождений
олова, вольфрама, молибдена на Таймыре и Северной Земле,
промышленных запасов угля – в районах, прилегающих к
побережью Ледовитого океана.

Начальником ГУСМП был утверждён О.Ю. Шмидт. Уже
1 января 1933 г. он подписал приказ №1: «1. Объявляется
*Постановление СНК СССР от 17.12.32 г. об образовании
Главного управления Северного Морского пути при СНК
СССР.*

124.
*Летающая лодка МП-1
обслуживала авиалинии
на Дальнем Востоке*





125.

*Начальник Управления
Полярной авиации
М.И. Шевелёв и
лётчик В.С. Молоков.
Москва, 1937 г.*

2. С сего числа считать ГУСМП начавшим работу.

3. С сего числа приступил к исполнению обязанностей начальника ГУСМП.

4. Назначаю т.т. Шевелёва М.И. и Ушакова Г.А. исполняющими обязанности заместителей начальника ГУСМП.

5. На тов. Шевелёва М.И. возлагаю руководство вопросами морского и воздушного флота.

На тов. Ушакова Г.А. возлагаю руководство вопросами полярных радиостанций, гидрометслужбы и научно-исследовательских работ».

Кроме того, вопросы хозяйственного обеспечения легли на С.С. Иоффе. Как вспоминал Марк Иванович: «Мы начали работать. Приказ № 1, который отдал Шмидт, датирован 1 января 1933 года, так как с этого дня началось финансирование, открывались счета, штабы и т.д. Помещались мы в маленьком домике, там сейчас восстановлена церковь, рядом с гостиницей «Россия»...

Я два года командовал Карской экспедицией, её морской частью. Правда, довольно скоро морские дела я сдал Фёдору Никифоровичу Матвееву, старому большевику, который работал в Наркомводе... А сам вплотную занялся полярной авиацией. Её нужно было превратить из маленькой службы Комсеверпути в мощное подразделение».

Для выполнения новым главным управлением столь ответственных задач М.И. Шевелёву пришлось формировать собственное Управление воздушной службы. В январе 1933 г. он как её первый начальник принял от ГВФ под своё начало особую группу самолётов – «авиаполярные экспедиции». Гидрографическое управление Наркомвоенмора передало ГУСМП помимо 8 (из 16 действовавших тогда в

Арктике) радиостанций, расположенных в зоне Карского моря – на м. Желания (Новая Земля), в проливах Маточкин Шар и Югорский Шар, на островах Вайгач и Диксон, в Маре-Сале, Новом порте (устье Оби) и Усть-Енисейском порте, ещё и своё региональное подразделение – Управление по обеспечению безопасности морского плавания в Карском море и по устьям сибирских рек (УБЕКО-Сибирь).

Но этого было недостаточно. Основные самолёты числились за объединением «Комсеверпуть», действовавшим на одной и той же территории, что и ГУСМП – в приполярных районах. Объединить интересы двух ведомств отчасти «помог» мировой экономический кризис. Он вынуждал СССР терять доходы в валюте, резко сокращая экспорт традиционных товаров, включая лес и пушнину. Их заготовкой 13 лет успешно занимался «Комсеверпуть». Теперь затраты на него перестали оправдывать себя. Для экономики страны объединение стало убыточным.

И 11 марта 1933 г. по предложению комиссии В.В. Куйбышева СТО принял постановление об объединении «Комсеверпути» с ГУСМП. В нём подчёркивалось: *«В целях развития естественных производительных сил Севера, правильной их эксплуатации, наиболее эффективного их использования, усиления руководства и лучшего использования кадров, Совет труда и обороны постановляет:*

1. Всесоюзное объединение НК Внешторга «Комсеверпуть» со всеми его активами и пассивами передать Главному управлению Северного морского пути при СНК СССР.

2. Поручить Главному управлению Северного морского пути ликвидировать «Комсеверпуть» как объединение и на его базе создать в системе ГУСМП следующие хозрасчётные организации: а) Таймырский трест с центром в Игарке; б) Северо-Уральский трест с центром в Обдорске; в) Якутский комбинат с центром в Якутске».

При этом лесные операции перешли от «Комсеверпути» к Наркомлесу, добыча графита – к Наркомтяжпрому, а речной транспорт – к Наркомводу.

В ГУСМП сформировали три профильных управления: морское, полярных станций и воздушной службы (УВС), дополненные Ленинградским, Архангельским и Владивостокским территориальными управлениями, призванными заниматься снабжением зимовок и морских экспедиций.

Подытожило создание ГУСМП юридическое упразднение 15 мая 1933 г. Арктической комиссии. Вскоре главному управлению, помимо задач, определённых постановлением от 17 декабря, дали новые, не менее сложные задачи. В 1933 г. ему предстояло осуществить три крупные



126.

Два самолёта Дорнье «Комета II» (Н-118 и Н-119) обслуживали трассу Архангельск – Сыктывкар. 1930 г.

морские операции. Экспортную Карскую – вывоз леса из Игарки через Карское и Баренцево моря в Европу. Первую Ленскую – проводку каравана судов из Архангельска в устье Лены, для ещё строившегося порта Тикси. Перевод двух речных пароходов и нескольких барж из Оби и Енисея вокруг Таймыра на Лену.

Кроме того, в план ГУСМП, утверждённый О.Ю. Шмидтом 4 июня, вошли: аэрофотосъёмка всего северо-восточного побережья – от Уэлена до устья Хатанги; гидрологическое изучение морей Чукотского и Лаптевых для составления точных ледовых прогнозов; разведка нефти на Новой Земле, в Чукотском округе и в бухте Нордвик (Хатангская губа) и олова – на Северной Земле.

При решении этих задач большую роль сыграло УВС ГУСМП. В составе Управления, помимо начальника Марка Ивановича Шевелёва, числились: его заместитель Г.Н. Волобуев, инженер по эксплуатации самолётов П.А. Аникин (в 1941 г. стал заместителем начальника, секретарём парт-организации УПА ГУСМП), начальник Западного сектора Г.Н. Котельников, начальник Восточного сектора Г.Д. Красинский и начальник снабжения Зуев. На 1 января 1933 г. Управление располагало 37 членами лётного состава и 5 самолётами, которые обслуживали 1780 километров воздушных линий (Дорнье «Валь» Н-2, ЮГ-1 Н-4, В-33 Н-5, МП-5 Н-7 и У-2 Н-19).

Помимо того, в Красноярске находилось Управление воздушной линии Красноярск–Игарка, которым руководил Линдеман, имевший в подчинении 8 сотрудников. Других филиалов у УВС ГУСМП тогда ещё не было.

Для обеспечения заказов на лётную работу Управление воздушной службы Главсевморпути заключило в январе-сентябре 1933 г. 9 договоров: с Сектором Карской и Ленской операций (на обследование экспедиций ледовой разведкой

127.
*Выгрузка на баржу
самолета «Сталь-2»
Н-252*



на 195 лётных часов), с Всероссийским объединением морского и торгового флота «Морторг» (на обследование ледовой разведкой Колымской экспедиции на 280 часов), с Всесоюзным Арктическим институтом (на обследование изыскательской экспедиции на Чукотском полуострове на 90 лётных часов), с Западно-Таймырской экспедицией (на обследование ледовой разведкой и аэрофотосъёмку на 40 лётных часов), с Управлением почтовой связи НКС (на перевозку почты по авиалинии Красноярск–Игарка по 300 кг на парный рейс), с Всероссийской пушно-меховой конторой «Союззаготпушнина» (на перевозку 2 тонн пушнины с Енисея) и с «Союзпушниной» (на перевозку 4–5 рейсами пушнины с Енисея, а также 3700 песцовых шкурок – в Красноярск и Енисейск).

В целях оперативного руководства деятельностью полярных самолётов начальник УВС закрепил за каждым из своих подчинённых конкретные территориальные сектора. Г.Д. Красинский был направлен на Чукотку, где проработал до убытия последнего парохода. Г.Н. Волобуев выехал в Красноярск на линию Красноярск–Игарка. Инженер по эксплуатации самолётов П.А. Аникин был командирован в Таганрог, Севастополь и Ленинград, где занимался приёмкой новых самолётов. Сам М.И. Шевелёв в марте-мае возглавил экспедицию на Новую Землю на ледокольном пароходе «Красин».

Кроме того, УВС подготовило несколько авиаторов для обеспечения зимовок. Так, на Землю Франца-Иосифа был направлен экипаж самолёта Ш-2 «Н-20» в составе командира Е.М. Кошелева и бортмеханика В.С. Плосконосова, на мыс Северный – механики Куква и Аникин, а на мыс Челюскин – механик В.О. Камразе.

В результате целенаправленной работы руководства Управления «лётно-технические кадры УВС обеспечили выход на работу всех машин».

Полярные лётчики успешно обеспечили проведение 12-й Карской экспедиции, в которой участвовали 30 судов, в том числе под советским флагом всего 3. За три месяца, со 2 августа по 28 октября транспорты доставили из Игарки в Европу около 32000 стандартов (1 стандарт = 2,7 тонны) пиломатериалов. Пять советских судов завезли из Архангельска в Сибирь почти 8000 тонн различных грузов, а из Нового порта на внутренний рынок – 5000 стандартов леса. Поначалу столь же нормально шла и Первая Ленская экспедиция.

Как вспоминал М.И. Шевелёв: *«...Противники морского пути не унимались, утверждали, что удача «Сибирякова» случайна, что опыт ледокола не может доказать, что обычные грузовые суда смогут так же уверенно ходить Северным морским путём».*

И 20 марта 1933 г. В.В. Куйбышев, руководивший в качестве заместителя председателя СНК СССР работами по освоению Арктики, направил в Политбюро ЦК ВКП(б) записку, где предложил в предстоящую навигацию повторить сквозное плавание от Архангельска до Владивостока. *«Поход «Сибирякова», – писал В.В. Куйбышев, – открыл новые перспективы в деле освоения и использования Северного морского пути. В настоящем 1933 году необходимо повторить этот поход на одном из ледокольных судов. Наиболее подходящим является строящийся в настоящее время в Дании ледокольный пароход «Лена» (позже в честь русского полярного мореплавателя был переименован в «Челюскин». – Авт.). С Наркомводом вопрос о передаче «Лены» ГУСМП согласован.*

При повторении этого похода возможно решить следующие проблемы:

1. Проверка и окончательное доказательство проходимости Ледовитого океана в одну навигацию.

2. Уточнение результатов наблюдений «Сибирякова» для правильного планирования дальнейших мероприятий по освоению пути.

3. снабжение о-ва Врангеля, так как остров уже 4 года не снабжался.

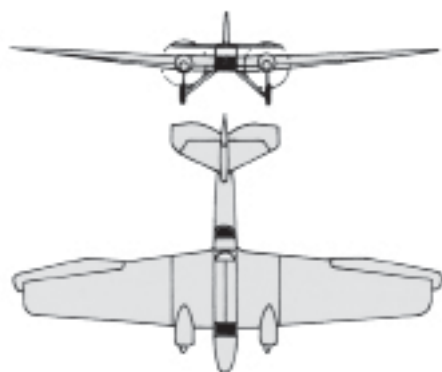
4. Доставка парохода «Лена» на Дальний Восток, где он останется для ежегодной работы в восточной части Ледовитого океана...»

Этот документ внёс в Политбюро О.Ю. Шмидт. На основании его 3 апреля Совнарком СССР принял следующее решение:



128.

Один из первых Героев
Советского Союза
М.В. Водопьянов



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ АНТ-4 (ТБ-1), 1925 г.

Двигатели	2хМ-17
Мощность двигателя, л.с.	688
Взлетная масса, кг	7700
Полная нагрузка, кг	3050
Нагрузка на крыло, кг/м ²	62,5
Крейсерская скорость, км/час	198
Практический потолок, м	2850
Дальность полета, км	250
Разбег, м	280
Пробег, м	358
Длина самолета, м	18,0
Высота самолета, м	6,1
Размах крыла, м	23,7
Площадь крыла, м ²	115,8
Экипаж, чел.	5-6

Сх. 12.
 АНТ-4 (ТБ-1) – первый
 в мире двухмоторный
 цельнометаллический
 моноплан, запущенный в
 серийное производство.
 Снятые с вооружения
 бомбардировщики под
 наименованием Г-1
 («грузовой») передавались
 в ГВФ и Главсевморпуть,
 где использовались
 до 1946 года

«1. Предложить Главному управлению Северного морского пути под личным руководством т. Шмидта О.Ю. повторить в 1933 году сплошное плавание по Ледовитому океану.

2. Обязать Главное управление Северного морского пути на том же пароходе выполнить задачу снабжения о. Врангеля (продовольствие, оборудование, персонал радиостанции и т.д.) и вывоз с острова Врангеля пушнины».

Пока шла подготовка к походу «Челюскина», УВС ГУСМП продолжало выполнять возложенные на него задачи. К концу года Управление располагало 17 самолётами (4 – Дорнье «Валь» – Н-2, 8, 9 и 10, 6 У-2 – Н-12, 13, 14, 15, 18, 19, 2 Ш-2 – Н-20, 21, 2 ЮГ-1 – Н-4, 17, 1 Л-5 Н-7, 1 С-55 Н-11, 1 В-33 Н-5). В течение года в эксплуатацию поступили 12 машин (в т.ч. были закуплены у Германии 2 Дорнье «Валь» – Н-9, Н-10, приобретён требующий ремонта Дорнье «Валь» Н-8, передан «Снабэрофлотом» «Савойя» С-55 Н-11, куплен у «Остехбюро» ЮГ-1, два Ш-2 были заказаны на заводе №23), при этом 5 машин поступили в декабре. Ещё один самолёт проходил испытания. Из-за отсутствия своих ремонтных баз УВС ГУСМП приходилось пользоваться возможностями ГВФ и ГУАП: самолёты «Н-4» и «Н-7» ремонтировались в Иркутских мастерских, а «Н-2» и «Н-8» – на заводе №45 в Севастополе.

В деятельности Полярной авиации начался новый этап развития.

Осенью 1933 г. суда Первой Ленской экспедиции под руководством Б.В. Лаврова были вынуждены зазимовать в районе о. Самуила. Для слежения за ледовой обстановкой организовали воздушную разведку, которая выполнялась с октября 1933 г. до июня 1934 года. Это были первые зимние ледовые разведки, выполнявшиеся лётчиком М.Я. Линде-лем с мыса Челюскин на самолётах У-2 и «Сталь-2».

Напряжённно трудились авиаторы и на Северо-Востоке Сибири. Там в начале 30-х гг. изыскатели новых воздушных трасс ориентировались на создание гидролиний, не требующих больших капиталовложений. Под аэродромы использовались акватории рек и больших озёр. Такой же экономический подход применили и к трассе из Якутска в верховья Колымы, задуманной вначале как «сухопутная». Изыскатели предложили заменить её на гидролинию, что позволило уже в 1933 г. осуществлять по ней эпизодические полёты.

Первым по новому маршруту 18 марта вылетел В.А. Галышев. Достигнув Крест-Халь, лётчик в течение трёх дней пытался преодолеть Верхоянский хребет, но сплошной туман и низкая облачность не пускали его. Только 28 марта самолёт приземлился в Оймяконе. Однако отсутствие здесь подходящего бензина заставило пилота прервать полёт и вернуться в Якутск.

Завершить облёт новой линии удалось только в июне экипажу в составе лётчика И.В. Доронина и бортмеханика А.М. Дарагана. Выполнив обычный почтово-пассажирский рейс из Иркутска в Якутск, они продолжили полёт по маршруту Якутск–Оймякон–Среднекан. Летели на поплавковом маломощном самолёте. Горючее ждало их на озере Алысардах в верховьях Индигирки. Озеро было приметным, поэтому экипаж нашёл его довольно легко. Но когда после заправки лётчики захотели взлететь, они долго не могли оторваться от водной поверхности: большая абсолютная высота снижала мощность двигателя, а бензина залили «под завязку», на шесть часов полёта. Несмотря на густой дым от лесных пожаров, в Среднекан на Колыме прилетели в тот же день. Так была открыта новая трасса.

За образцовое выполнение сложного дальнего перелёта через высокогорный район руководство Якутии наградило



129.
*Управление рулѣжкой
самолѣта Г-1 на снежной
взлѣтной полосе*



130.

И.В. Доронин — летал
в экипаже полярного
лётчика Б.Г. Чухновского,
обслуживающем суда
Карской экспедиции

экипаж грамотами, а И.В. Доронину персонально преподнесли охотничье ружьё с надписью на серебряной пластине: «За первый исторический перелёт». В течение летней навигации Иван Васильевич выполнил ещё три полёта до Среднекана, что позволило установить регулярную воздушную связь между Якутском и Колымским регионом, где развернулись работы по поиску и добыче золота.

Уже в 1933 г. появились первые отечественные гидросамолёты. По этому поводу М.И. Шевелёв вспоминал: «...ВВС списали все «Дорнье», и так как других претендентов не было, все они попали в Полярную авиацию. Это был наш воздушный корабль. Одновременно мы начали осваивать наши самолёты МБР-2 (морской ближний разведчик). Их было много, как и лётных экипажей. Тогда же стали готовить гидроаэропорты, ушли от автономного базирования. Все наши нововведения постепенно улучшались, совершенствовались.

Гидросамолёт всё же при тогдашних двигателях не был достаточно надёжным. Бывало, летим куда-нибудь, а глазами отмечаем ровные поляны на материке, куда в случае чего можно сесть. Делалось это автоматически, куда бы ни летели. Позже двигатели стали лучше, можно было не опасаться неожиданного отказа, вынужденной посадки. С другой стороны, при базировании гидросамолёта всегда возможна крупная неприятность. Не зря в те годы лётчики говорили: в сухопутной авиации, когда вы сели, закрепили машину на стопора, идите спокойно отдыхать; в гидроавиации, если сели, поставили самолёт на якоря, тут-то могут начаться неприятности: может налететь шторм и сорвать машину.

Постепенно народ стал думать, как бы пожить спокойнее, чтобы ночью не просыпаться в холодном поту от усиливавшегося ветра. И вот попробовали летать с галечной косы. Их там было много. Начинали так взлетать энтузиасты этой идеи — Фабио Брунович Фарих и Леонард Густавович Крузе. Сначала на эту идею смотрели скептически, а потом стали привыкать, убедились, что летать с этих кос можно. На первых порах летали на небольших самолётах Р-5, а когда к концу 30-х годов стали появляться самолёты большого тоннажа, такие как ТБ-1, Р-6 (летом на поплавках, зимой на лыжах), постепенно стали пробовать их и на колёсах там, где галечные косы были сухие и ровные. Это была уже новая эпоха в авиации — работа с колёс».

В июле-августе 1933 г., помимо решения задач по проводке судов во льдах Карского моря, УВС ГУСМП приняла участие в Западно-Таймырской комплексной экспедиции, в которую входили — начальник авиаизыскательского звена И. Щербаков, топограф и геодезист И. Татарко и речник

П. Жуков. Участники экспедиции выявили и описали в Карском море и на его побережье ряд гидроаэродромов: в бухтах Неожиданностей, Витольда, Широкой, «Белушья губа», «Малые Кармакулы», «Поморская губа», «Мыс Лагерный» и на реке Ленивой. Кроме того, в интересах составления аэролоции воздушной линии порт Игарка–о. Диксон в период с 14 по 17 августа было проведено обследование о. Диксон, фактории Гольчиха, Усть-Енисейского порта и о. Дудинка.

В том же году на Чукотке полярные лётчики были включены и во вторую экспедицию геолога С.В. Обручева. На этот раз командир – морской лётчик Ф.К. Куканов, его помощник Г.А. Страубе, первый механик В. Шадрин и второй механик Л.П. Демидов летали на трёхмоторном поплавковом «Юнкерсе» ЮГ-1 с опознавательным знаком «Н-4». 2 июля машина была успешно доставлена на пароходе в Анадырь, но оказалось, что у неё масса недостатков. Вот как описывал её С.В. Обручев: *«Проба показала, что самолёт пригоден для нашей работы, но... и вот это «но» было немного велико. Начать с того, что самолёт всё время валился на правое крыло из-за асимметричности элеронов. Но это только звучит страшно, на самом деле придётся пилоту всё время поворачивать «баранку» немного влево.*

Гораздо серьезнее, что большая часть приборов, контролирующих работу машины, не пригодна: из 19 приборов, установленных в пилотской кабине, неправильно показывают или не работают вовсе 13, в том числе такие важные, как показатели числа оборотов, температуры масла и воды в моторах. Из трёх указателей скорости один даёт 110 километров в час, другой 130, третий 170. Указатель количества бензина в баках всё время показывает одну цифру. Это значит, что мы будем летать, как летали на заре авиации братья Райт: если сгорит мотор – узнаем об этом, только когда он задымит и остановится, о скорости будем судить по свисту воздуха, о количестве оставшегося бензина – по времени. Даже путевой компас шалит – то меняет свою девиацию, то слишком устойчив, не вертится совсем.

В сущности, самолёт в таком виде не должен был приниматься после ремонта в Иркутске. Но теперь нам остаётся или прекратить работу, не начав её, или постараться использовать машину даже в этом виде. Да, забыл сказать, что в этом году самолёт пришёл без запасных частей, без каких-либо материалов для починки, без якоря, без концов для причаливания, а бортмеханики даже без тёплой прозодежды».

И даже на таком самолёте, в тяжелейших условиях экипаж Ф.К. Куканова смог справиться с поставленными за-



131.

Опытнейший полярный лётчик Ф.К. Куканов спас жизни многим морякам и полярникам

132.
«Юнкерс» ЮГ-1
обеспечивает
работу экспедиции
С.В. Обручева. 1933 г.



дачами. С 27 июля по 19 августа он вместе с С.В. Обручевым и геодезистом К.А. Салищевым впервые пересёк загадочный тогда Анадырский хребет между заливом Креста и устьем Амгуэмы, чем ликвидировал на карте очередное «белое пятно», на котором до этого сто лет красовалась надпись: «Не исследовано». Полёт раскрыл и тайну вершины Матачингая. Она оказалась на 1000 метров ниже, чем было обозначено на карте, и не являлась вулканом. Не менее важные открытия сделали авиаторы в западной части Чукотки при полётах к верховьям Анадыря.

С.В. Обручеву удалось провести визуальную геоморфологическую съёмку на площади 400 тыс. кв. километров, был заснят на фотоплёнку ряд интересных с геологической точки зрения объектов. А геодезическая съёмка, осуществлённая К. Салищевым, позволила составить первые топографическую и геологическую карты Чукотки.

Наблюдения с самолёта показали возможность одновременного охвата взором обширных территорий, что позволяло подмечать особенности, которые ускользают от наблюдателя, передвигающегося пешком. Легче улавливаются многие черты взаимосвязи форм рельефа, закономерности их связи с геологическим прошлым. Производительность работ на самолёте несоизмеримо выше по сравнению с наземными съёмками. При традиционных методах на создание таких карт потребовалось бы до десяти лет. Как говорил сам С.В. Обручев: *«Только при помощи аэроплана или дирижабля можно с достаточной полнотой в короткий срок изучить географию приполярных областей Союза... Всего только 67 часов, 11 круговых полётов – и исследования закончены. Заснято для миллионной карты около 375 тыс. кв. км бассейна Анадыря, а для карты масштаба 2,5 млн. – часть северного склона Анадырского хребта. Если бы у нас был самолёт с*

большим радиусом действия, – мы смогли бы заснять весь Чукотский округ».

В то время Чукотку намеревался пересечь в ходе своего кругосветного полёта американский лётчик Дж. Маттерн. Но, стартовав из Хабаровска, где он выгрузил радиостанцию и взял на борт как можно больше горючего, его самолёт исчез. Как оказалось, не долетев 150 километров до Анадыря, янки потерпел аварию. На его счастье в этой безлюдной местности разбитую машину заметил лётчик Ф.К.Куканов, который сделал посадку и доставил американца в Анадырь. На память Дж. Маттерн подарил ему своё фото у самолёта «Век прогресса» с надписью «Моему спасителю советскому лётчику Куканову благодарный Маттерн».

Позже спасение американского пилота на Чукотке журналисты необоснованно припишут другому пилоту – С.А. Леваневскому. Но ему была поставлена задача только экстренно доставить Дж. Маттерна из СССР на Аляску.

Сигизмунд Александрович Леваневский родился 15 мая 1902 г. в семье дворника из 5 человек в Санкт-Петербурге. Детство и юность провёл в Польше в деревне Сокулка. Отец умер, когда мальчику было 8 лет. В 1916 г., окончив три класса уездного училища, бросил учение и пошел работать на завод акционерного общества «Рессора». В октябре 1917 г. вступил в Красную гвардию. В 1918 г. был призван в РККА и стал бойцом продотряда в Вятской губернии. Участвовал в Гражданской войне командиром роты, батальона, начальником штаба, а затем командиром стрелкового полка на Восточном фронте. В 1921 г. принимал участие в ликвидации бандформирований в Дагестане.

В том же году поступил на работу завхозом 4-го воздухоплавательного отряда в Петрограде. Осенью 1923 г. был направлен на учёбу в Севастопольскую высшую школу красных морских лётчиков. В 1925 г. по её окончании остался служить в ней лётчиком-инструктором. Затем служил в 4-м морском авиаотряде ВВС Чёрного моря. С 1928 г. – в запасе.

В 1928–1929 гг. – старший лётчик-инструктор, в июне 1930 г. – одновременно – помощник начальника по учебной



133.
Самолёт Локхид «Вега»
Дж. Маттерна после
вынужденной посадки в
районе поселка Анадырь.
Июль 1933 года



134.
*С.А. Леваневский перешёл
в Главсевморпуть в
1933 году, где совершил
несколько дальних
перелётов*

части, в апреле 1931 г. – начальник Николаевской лётной школы Осоавиахима. С октября 1931 г. по 1933 г. – начальник лётной части Всеукраинской объединённой лётной школы Осоавиахима в Полтаве.

В январе 1933 г. С.А. Леваневский был командирован в Москву, где встретился с полярными лётчиками Б.Г. Чухновским и А.Д. Алексеевым и рассказал им о своём желании работать на Крайнем Севере. Те обещали помочь и познакомили его с начальником УВС ГУСМП М.И. Шевелёвым. В Заполярье нужны были опытные морские лётчики, и Марк Иванович предложил С.А. Леваневскому перейти в Полярную авиацию. Весной, получив согласие, он поручил пилоту перегнать полученную от ВВС Чёрного моря поддержанную летающую лодку Дорнье «Валь» Н-8 из Севастополя в Хабаровск, а затем, после её ремонта и дооборудования, перелететь на Чукотку для проведения ледовой разведки.

Совершив 11 промежуточных посадок, экипаж С.А. Леваневского (второй пилот Г.А. Страубе, лётнаб В.И. Левченко, бортмеханик Б.Г. Крутский, помощник бортмеханика Б. Моторин) добрался до Хабаровска, где предстояло заняться капитальным ремонтом. Однако здесь его настигла телеграмма, требовавшая, как вспоминал сам лётчик, *«немедленно выехать в Верхнеудинск и перегнать 3-моторный самолёт «ЮГ-1». Лётчики говорили, что «это сумасшествие – лететь по сухопутному участку на самолёте-лодке. Я на «ЮГ» никогда не садился, но был в себе уверен. Действительно, через 4 дня машина была в Хабаровске в полной сохранности.*

Когда я перегонял «ЮГ», американский лётчик Маттерн летел вокруг света. Потом он пропал. Где-то на нашем Севере. Об этом было напечатано во всех газетах. И вот я получаю телеграмму, что необходимо оказать помощь Маттерну (он нашёлся в районе Анадыря)».

Вместе с С.А. Леваневским к заданию готовился и штурман В.И. Левченко, ставший его верным и постоянным спутником. Оставив мысли о ремонте и установке бортовой радиостанции, 13 июля экипаж вылетел на Чукотку. При этом, чтобы максимально проследить маршрут американского «рекордсмена», ему пришлось лететь над сушей, чего «гидристы» всегда избегали на случай вынужденной посадки. В результате С.А. Леваневский впервые прошёл над тундрой от бухты Нагаева, с посадкой в штормовом море возле Охотска, до Анадыря и, таким образом, проложил новый маршрут на Чукотку. Его Дорнье «Валь» первым опробовал трассу, по которой позже, через семь месяцев, в зимних условиях отправились на спасение «челюскинцев» М.В. Водопьянов, В.Л. Галышев и И.Д. Доронин.

Вот как описывал сам С.А. Леваневский свой полёт: *«Предлагалось доказать всем, что американский лётчик летел проходным маршрутом (буржуазная пресса заявила, что Маттерн хотел лететь через Якутск, а его направили другим курсом). Вылетели в Хабаровск. Пролетели Сахалин, навстречу – туман высотой до 600 метров. Но обратно возвращаться нельзя, надо доказать иностранным писакам, что этот участок вполне проходим...»*

Вечером туман становится ещё гуще, а при входе в Ногаево (Нагаева бухта. – Авт.) совсем ничего не видно...

Сели на берег. Переночевали. Положение скверное – нет бензина на перелёт от Ногаева до Анадыря. Чтобы сократить расстояние, решил лететь на своей «лодке» сухопутным участком, через тундру...».

Когда самолёт С.А. Леваневского приземлился в Анадыре, встречать лётчиков сбегалось всё население и обрадованный Дж. Маттерн. Советские лётчики отдали американцу полный аварийный паёк продовольствия – 15 плиток шоколада.

Ночью заправили амфибию и стали взлетать курсом на США. Но Джеймс Маттерн предварительно снял со своего самолёта всё, что уцелело, и так загрузил летающую лодку С.А. Леваневского, что та не смогла оторваться от воды. Тогда

135.

Дж. Маттерн (третий слева) благодарит С.А. Леваневского, доставившего его на Аляску



командир решился на рискованный шаг: приказал слить часть горючего и оставить ящик с консервами – из НЗ. Он не хотел, чтобы американец плохо подумал о русском экипаже. С великим трудом гидросамолёт смог взлететь. Перегруженная машина совершила в тумане посадку возле о. Святого Лаврентия, где экипаж заночевал. Утром 20 июля он вновь стартовал на американский г. Ном с минимальным запасом горючего (на 1 час 10 минут, а до Аляски предстояло лететь 1 час 15 минут). С.А. Леваневский принял решение лететь по прямой. Весь полёт за его спиной стоял Дж. Маттерн и напряжённо следил за бензиномером. Когда из тумана выглянул берег, командир тут же повернул на посадку, и оба мотора смолкли. Дорнье «Валь» сел и закачался на волнах неподалёку от Номы. Советские лётчики спустили надувную шлюпку и в числе первых перевезли пострадавшего Дж. Маттерна. Когда он выскочил на берег, то стал бегать и кричать: «Америка! Америка!». После чего упал и принялся целовать землю.

В Номе советских полярников встречала большая толпа. Узнав, что накануне они совершил перелёт на Дальний Восток от Чёрного моря, из Севастополя, американцы были ошеломлены. Лётчикам был оказан самый радушный прием. Городские власти устроили банкет, на котором преподнесли приветственный адрес и каждому участнику перелёта вручили по золотому кольцу с надписью «НОМ».

На обратном пути из-за сильного тумана С.А. Леваневский совершил вынужденную посадку на мелководном озере на американском берегу и выполнил взлёт в сложнейших условиях. До Уэлена самолёт долетел только на вторые сутки. Обратный путь на Чукотку оказался тяжёлым и долгим, с вынужденными поломками и посадками, ведь планового ремонта самолёт так и не прошёл. За участие в спасении американского пилота Дж. Маттерна С.А. Леваневский был награждён орденом Красной Звезды.

Затем Н-8 «знаменитого полярного лётчика», как стали именовать С.А. Леваневского в прессе, проводил ледовую разведку от Уэлена до Тикси, садился на о. Врангеля. Летал с посадками на мысе Северном (с 7 сентября там начала работать радиостанция). 3 сентября он прилетел на новый аэродром в Тикси, откуда должен был произвести ледовую разведку района до пролива Санникова. В воздухе С.А. Леваневский смог увидеть пароход «Челюскин» и доложить командованию, что в такой тяжёлой ледовой обстановке судну вряд ли удастся пройти к Берингову проливу.

Когда моторы летающей лодки отработали свой ресурс, 24 сентября С.А. Леваневский перегнал её на ремонт из

устья Лены в Якутск и далее – в Иркутск, а затем отправился домой в Полтаву.

Тогда же он получил трагическое известие, что 11 сентября 1933 г. во время дальнего перелёта Варшава–Омск в районе г. Ядрин в Чувашии разбился самолет PZL-19, командиром которого был его старший брат капитан Ю.А. Леваневский (штурман подполковник Ч. Филиппович). Этот полёт входил в программу подготовки польского экипажа к кругосветному перелёту через Западную Африку, Атлантику, США, Аляску, Камчатку и страны Азии в Польшу. Тем самым Ю.А. Леваневский намеревался побить рекорд дальности, установленный французами. Погибшему пилоту были оказаны воинские почести, а его останки доставили в Варшаву, где 19 сентября состоялись торжественные похороны. Позднее, побывав на могиле Юзефа, С.А. Леваневский возложит венок с надписью: «Брату – польскому герою от брата-лётчика, Героя Советского Союза».

Тем временем, закончив интенсивную и опасную работу в экспедиции С.В. Обручева, Ф.К. Куканов в сентябре был вынужден перелететь на мыс Северный. Здесь в целях срочной эвакуации экипажей и пассажиров дрейфующих судов, зажатых льдами, было создано временное объединение – Северо-восточная авиагруппа УВС ГУСМП. Сначала правительство СССР возложило руководство спасательной операцией на начальника ГУСМП О.Ю. Шмидта, возглавлявшего экспедицию на пароходе «Челюскин». Но тот вскоре сам попал в безвыходную ситуацию и уполномоченным СНК был назначен Г.Д. Красинский.

Последнему удалось собрать в состав Северо-восточной авиагруппы пять самолётов («Савойя», Дорнье «Валь», «Юнкерс» и два У-2). Но после отлёта Дорнье «Валя» С.А. Леваневского единственной исправной машиной оказался выдавший виды «Юнкерс» Ф.К. Куканова.

Поэтому в помощь Г.Д.Красинскому была выделена группа из двух самолётов ТБ-1 во главе с пилотом Дальневосточного Управления воздушных линий «Трансавиации» ГВФ А.В. Ляпидевским.

Анатолий Васильевич родился 10 марта 1908 года в многодетной семье в станице Белоглинская (ныне – с. Белая Глина Краснодарского края). Детство и юность провёл на Кубани в станице Старощербиновской, где закончил 8 классов. В 1920 г. там располагался особый отряд моряков, которые произвели на мальчика неизгладимое впечатление. 9-й класс пришлось доучиваться в Гвардейске, где был создан аэродром, и юноша загорелся мечтой стать лётчиком. В 1926 г., работая на Старощербиновском маслобойном



136.
*Капитан польских ВВС
Ю.А. Леваневский –
родной брат
С.А. Леваневского*



137.

Лётчик

*А.В. Ляпидевский —
первый Герой Советского
Союза*

заводе помощником жаровщика, получил путёвку Гвардейского райкома комсомола на учёбу в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, которую ускоренно закончил в 1927 году. В следующем году после окончания Севастопольской военной школы морских лётчиков начал служить в 62-й отдельной авиаэскадрильи (позже — 4-я авиабригада) ВВС Балтийского флота, штаб которой располагался на Васильевском острове в Гребном порту (Гавани) Ленинграда.

С 1931 по 1933 гг. служил инструктором в Севастопольской военной школе морских лётчиков и летнабов ВВС РККА им. И.В. Сталина, которую перевели в г. Ейск (15–16 июля 1931 г.). На Чёрном море А.В. Ляпидевский впервые познакомился с новым тяжёлым бомбардировщиком-торпедоносцем ТБ-1 (позже — на курсах в НИИ ВВС).

В 1933 г. был демобилизован и направлен на Дальний Восток линейным пилотом Гражданского Воздушного флота. Работал на воздушной линии Хабаровск–Сахалин, которую в 1930 г. открывал М.В. Водопьянов и на которой в те годы летал И.П. Мазурук. Илье Павловичу довелось вывозить по этой трассе А.В. Ляпидевского. Затем сам Анатолий Васильевич летал во Владивосток, Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-на-Камчатке и в Пермское (ныне Комсомольск-на-Амуре).

В сентябре 1933 г. А.В. Ляпидевский был направлен в распоряжение ГУСМП для участия в спасательной экспедиции. В октябре его группа в составе: лётчиков А. Чернявского, Е.М. Конкина, штурмана Л.В. Петрова, бортмехаников М.А. Руковского, Н.М. Курова и мотористов А.М. Ярового, А.И. Складорова, П. Гераскина получила в Приморье в 28-й авиабригаде ОКДВА два тяжёлых бомбардировщика ТБ-1. После демонтажа вооружения машины вновь получили открытое гражданское наименование АНТ-4.

Данный самолёт был полностью металлическим монопланом с открытой кабиной и обшивкой всей внешней поверхности, в том числе элеронов и рулей, гофрированным дюралюминием. На первых экземплярах устанавливались по два немецких двигателя BMW-VI, а на последующих — отечественных М-17 (лицензионные, изготавливавшиеся на базе немецких), позволявших брать вес около 7 тонн и развивать скорость более 200 километров в час. Практический потолок машины составлял 4,7 километра, а дальность — 1380 километров. Именно на АНТ-4 «Страна Советов» Осоавиахима экипаж в составе: командира С.А. Шестакова, второго пилота Ф.Е. Болотова, штурмана Б.В. Стерлигова и бортмеханика Д.В. Фуфаева в период с 23 августа по 1 ноября

1929 г. совершил сверхдальний перелёт Москва–Нью-Йорк через Дальний Восток, Камчатку, Алеутские острова. За 74 дня самолёт преодолел расстояние в 20612 километров с 24 посадками.

Всего, начиная с 1936 г. и по 1946 г. в Полярную авиацию попали и эксплуатировались под обозначением Г-1 более 40 экземпляров ТБ-1.

Облётанные машины АНТ-4 авиаторы группы А.В. Ляпидевского доставили во Владивосток, где разобрали и погрузили на пароход «Сергей Киров». 21 октября в обстановке особой секретности (отношения СССР с соседней Японией начинали ухудшаться) судно покинуло Владивосток и далее, минуя Сангарский пролив, прибыло на Камчатку. В Петропавловске самолёты с экипажами перегрузили на пароход «Смоленск», который в конце ноября вместе с грузом угля доставил их на Чукотку в бухту Провидения.

Здесь АНТ-4 выгрузили на лёд, собрали и облетали. 20 декабря самолёт А.В. Ляпидевского, как наиболее опытного морского лётчика, перелетел на промежуточную базу Уэлен, расположенную на мысе Дежнёва. В конце декабря Анатолий Васильевич дважды пытался вылететь к терпящим бедствие судам и оба раза по причине плохой работы двигателей возвращался. Затем на самолёте иссяк запас сжатого воздуха, и А.В. Ляпидевский был вынужден в течение двух недель добираться в бухту Провидения за второй машиной на собачьих упряжках.

6 февраля 1934 г. очередной АНТ-4 под управлением А.В. Ляпидевского вылетел в Уэлен, но прибыл туда из-за плохой погоды лишь через 12 дней. На этом полёты в Арктике временно были прекращены.

Всего в 1933 г. самолёты УВС ГУСМП налетали за 1427 часов 234000 километров. Из них 200 часов пришлось на ледовую разведку и 600 – на транспортные перевозки. Полярные авиаторы доставили по назначению 21500 тонн грузов, включая почту, и 374 пассажира. Годовой расход горючего составил 11 тонн. При этом за полярным кругом не было ни одного сухопутного аэродрома.

Что это значило в те годы для авиаторов, можно отчётливо представить на примере случая, произошедшего с экипажем гидросамолёта Дорнье «Валь» Н-10 лётчика Т.В. Рябенко. Его описал в журнале «Советская Арктика» известный публицист Эль-Регистан (настоящая фамилия Г.А. Аракелян, в 1991 г. его статью перепечатали в книге «Над Арктикой и Антарктикой» А.А. Лебедев и И.П. Мазурек). Нам неизвестно, чем руководствовался автор, но, за исключением командира корабля и механика Г.Б. Орлова,



138.

АНТ-4 «Страна Советов»
на стоянке в Сиэтле.
Октябрь 1929 года



139.
Бортмеханик
В.Л. Ивашина

он изменил фамилии всех других членов экипажа. Так, второй пилот Пихарев был назван Жихаревым, лётнаб или штурман Зибрев – Грековым, а сам главный герой повествования – второй бортмеханик Василий Лукич Ивашина стал Ивашиным. В знак глубокого уважения к этому мужественному и преданному Полярной авиации человеку мы оставили в рассказе его подлинную фамилию.

Итак, в октябре 1933 г. Дорнье «Валь» Рябенко вылетел из Ленинграда на Енисейский Север. На борту самолёта, помимо членов экипажа, находились два пассажира. *«...На Арктику надвигалась уже зима, погода с каждым днём становилась всё хуже и хуже, дули холодные ветры, учащались туманы, пасмурные дни. Самолёт, заблудившись в тумане, сжёг почти весь запас горючего и в районе Мачуй-Сале, неподалеку от домика зимовщика Грудницкого, совершил посадку на воду.*

Льдины уже плавали по реке, надо было уходить в надёжное пристанище. За отсутствием бензина пришлось заправить баки самолёта небольшим количеством керосина, которым поделилась зимовка с экипажем. Самолёт взлетел на бензине, а через пять минут полёта Ивашина перевёл машину на керосин. И ничего – сильно дымил, но летела машина на керосине.

Экипаж решил пробиваться на зимовку к Гыда-Ямо у Гыданской губы, рассчитывая здесь заправиться бензином. Внезапно налетевшая пурга сбила пилота с намеченного курса, громадная машина растерянно закружилась в снежном вихре. На пятьдесят пятой минуте полёта, воспользовавшись улучшением видимости, Ивашина оглядел местность – льды! Посмотрел на баки с горючим и ахнул – кругом ноль! Прошла минута. Моторы уже чихали, готовясь заглохнуть, когда лётчик Рябенко, заметив среди льдов лужицу, пошёл на посадку...

Дул сильный южный ветер, погоняя низко стелющиеся облака. Очертания берега то появлялись, то исчезали в тумане. О продолжении полёта не приходилось и мечтать – в баках не было ни грамма керосина, ни капли бензина. Самолёт качался на плавниках в небольшой полынье, зажатой со всех сторон льдами. Посадка совершена была в Гыдаямском заливе. Но где, в какой его части – неизвестно. А залив велик, он простирается на добрые сотни километров.

Потянулись томительные дни ожидания. Погода не улучшалась, густые туманы клубились надо льдами. На самолёте имелась резиновая шлюпка – клипер-бот. Несколько попыток спустить клипер-бот на воду окончились неудачей – ветер опрокидывал лёгкую лодку.

На четырнадцатый день Ивашина решил всё же сделать вылазку на берег. Жихарев, Греков и Ивашина, взяв из скудного остатка продовольствия жёсткий пятидневный паёк, ружья, топор, верёвки и спальные мешки, спустились на клипер-бот. Ивашина сел на вёсла. Борясь со встречным ветром, он с огромным трудом выгреб к обрывистой кромке льда. Лёд оказался слабым, он сейчас же провалился под тяжестью тела Ивашины.

Мокрый, в обледеневшей одежде выкарабкался Ивашина на край льда, держа в зубах канат, привязанный к носу лодки. Товарищи ему подали вёсла. Подкладывая под колени вёсла, чтобы не провалиться в воду, бортмеханик медленно пополз по хрупкому льду. Он пополз на четвереньках, подкладывая под колени вёсла, таща за собой на канате клипер-бот, в котором сидели его товарищи. Он полз шаг за шагом в тумане, обвеваемый жёстким ветром. Клипер-бот медленно плыл за ним. Ивашину никто не мог сменить: его и товарищей, сидевших в шлюпке, разделило десятиметровое расстояние, которое невозможно было пройти, не провалившись под лёд.

Пять километров полз на коленях Ивашина, таща на буксире гружённую людьми и припасами шлюпку. Достигнув твёрдого льда, он вытащил на него клипер-бот. Здесь, привязав к спине спальные мешки, продовольствие и вскинув на плечи ружья, товарищи простились с героем-бортмехаником. Они пошли влево по берегу, исчезнув в тумане. Ивашина пополз обратно, обвязав грудь буксирным канатом.

Совершенно изнеможённый, обессиленный, он лёг плашмя на лёд, почти достигнув кромки. Больше не было сил. Усилием воли он заставил себя проползти ещё десять метров, потом влез в спальный мешок и, повалившись на лёд, уснул мёртвым сном...

Плеск воды заставил лежащего на льду человека поднять голову. Немного спустя, он полз опять, опираясь онемелыми руками на вёсла, превращённые в лыжи... для колен. Спустив клипер-бот в воду, Ивашина закружил в тумане по полынье, разыскивая самолёт.

Огромные ледяные сосульки свисали с бортов самолёта. Он леденел. Ночью неожиданно полил дождь, сменившийся штормом. Шторм бушевал трое суток. Брызги волн застывали на корпусе судна. В условиях низких температур воздуха кольцо открытой воды сужалось. Самолёт леденел, тяжелел, всё глубже осаживаясь корпусом. Надо было каждый час, каждую минуту быть готовым к катастрофе. Продовольствия оставалось на день, на два, не больше...

Ивашина, в прошлом моряк, лучше всех управлял лодкой. Решив эвакуироваться с самолёта, экипаж все свои надежды



140.

Первый командир
Дорнье «Валь» Н-10
Т.В. Рябенко погиб
вместе с борттехником
Г.Б. Орловым 23 июля
1940 года в первом
испытательном полёте
летающей лодки МДР-7

возлагал на лёгкую резиновую шлюпку. Её несколько раз спу-
скали на воду. Ивашина выбивался из сил, работая вёслами,
но ничего не мог сделать. Ветер, со страшной силой дувший
с берега, не давал утлому судёнышку продвинуться вперёд.
Волны окатывали смелого гребца, одежда которого твердела,
как жёсть, промерзая насквозь.

Воспользовавшись относительным затишьем, Ивашина
посадил на клипер-бот больного пилота Рябенко, захватил
винтовку, револьвер, свёрточек продовольствия и оттол-
кнулся от борта самолёта. Ивашина думал о пятикиломе-
тровом пути, который ему предстоит опять проползти по
хрупкому льду на коленях, имея на буксире лодку с человеком.
Но к его удивлению, лодка пристала непосредственно к берегу.
Шторм оторвал припай льда и унёс его в глубь залива. Вы-
садив Рябенко, Ивашина дал выстрел, служивший условным
сигналом о благополучном прибытии, и, сев в клипер-бот,
поплыл обратно к самолёту...

Магнето и глушители бортмеханик забил ветошью, тща-
тельно укрыл и укутал наиболее нежные части машины и
аппаратуру, налил в бидон масла для растопки костров и,
захватив кое-какую одежду, погрузил все это в клипер-бот.
Поверх вещей, кроме Ивашины, в лодку сели два последних
члена экипажа, но бот не выдержал тяжести — одному
пассажиру пришлось остаться.

Была уже глубокая ночь, когда клипер-бот с Орловым и
Ивашиной дошёл до берега, где их ждал пилот Рябенко. У бе-
рега опять появилась узкая полоска припая, острого, как нож.
Произведя выгрузку, Ивашина впрыгнул в лодку, отправляясь
в третий рейс. Погрузив последнего пассажира, кое-какие ве-
щи, Ивашина сел за вёсла. Лёгкая лодка качалась у борта по-
кинутого самолёта, обвешанного громадными сосульками...

Берега Ивашина достиг только на рассвете. Туман рас-
сеялся. Потерпевшие крушение люди увидели вдали низкие
горы, сливающиеся с серым, безрадостным горизонтом. По
берегу залива люди набрали плавника и развели костёр.
Обогревшись и высушив одежду, они решили ждать здесь
известий от Жихарева и Грекова, ушедших пять дней назад
пешком по берегу. На случай, если известий не последует,
было решено разбиться на две группы по два человека и
разойтись для поисков человеческого жилья. Но вечером
неожиданно раздался далёкий выстрел, и со стороны гор
показались две фигуры. Это был Жихарев, возвратившийся
к месту аварии с одним рыбаком.

Жихарев сообщил, что ему с Грековым удалось киломе-
трах в шестидесяти отсюда набрести на избу зимовиков-
рыбаков, с помощью которых они добрались до фактории

Гыда-Ямо. Здесь оказались банки с горючим. По сообщению Жихарева, Греков двигался к месту посадки самолёта с этим горючим, погруженным на нарты. Жихарев, немного отдохнув, пошёл вместе с Ивашиной навстречу оленьему поезду. Шли двое суток, проваливаясь в снег и воду. Добравшись до рыбацкой избы, узнали, что олени нарты с бензином идут уже по тундре к берегу залива.

Нарты, гружённые горючим, пришли к лагерю экипажа Дорнье «Валь» в вечернее время. Залив с каждым часом замерзал всё более и более. Ивашина вместе с пилотом Рябенко, не теряя дорогого времени, сейчас же погрузили два бидона горючего на клипер-бот и отправились в плавание к самолёту. В момент, когда лодка подходила к Дорнье «Валь», её швырнуло волной, и громадные острые сосульки, свисшие с борта обледенелого самолёта, пробили бок резинового клипер-бота. Воздух зашипел, как змея, клипер-бот сжался, и Рябенко с Ивашиной еле успели вскарабкаться на борт машины и втащить туда получившую пробоины лодку.

Двенадцать часов ночи. Не мешкая ни секунды, Ивашина вскрыл первый бидон и вылил его в бак. Он взялся было за второй, как вдруг почувствовал сильный запах бензина. Ивашина впотьмах нащупал течь из поломанного бензинопровода. Драгоценный бензин убежал. Что делать? Кинувшись к каюте, Ивашина замазал щель в бензинопроводе мылом, остановил течь. Во втором бидоне вместо ожидаемого бензина оказалось масло. Опять неудача.

Поднялся ветер, забушевал шторм. Путь назад, к лагерю, был отрезан: в шлюпке — пробоина, резиновый клей остался на берегу, грозно рокочут волны в заливе, погружённом в чернильную тьму. Рябенко и Ивашина остались ночевать на самолёте...

Утром, кое-как заклеив титаником заплатку на борту клипер-бота, Ивашина и Рябенко поплыли к берегу за горючим. В пути пришлось качать ножным насосом воздух в двойные резиновые стенки лодки. Ветер опять был встречный, южный, словно здесь никогда не бывает попутных ветров. Целый день грёб Ивашина, чтобы сломить сопротивление ветра...

На следующее утро Ивашина и Рябенко с четырьмя бидонами горючего вновь подплыли к самолёту. Залили баки, заправили машину. Мотор глохнет, не хочет работать. Опять на дырявом клипер-боте отправились они на пустынный берег, к которому становилось всё труднее приставать из-за увеличившегося припая.

Согрев на берегу воду в бидонах и закутав их в спальные мешки, Ивашина ещё раз переплыл залив. Заправил кипятиком радиатор. Но мотор не работал. Ивашина пробыл на



141.
Самолет АНТ-7 (КР-6)
«Авиаарктика» Н-28



142.
Морской разведчик МР-1
на поплавках. Всего было
построено 111 таких
самолётов

самолёте еще сутки и наконец, установив низкопробность добытого на Гыда-Ямо бензина, уступавшего по своему качеству даже керосину, уехал в отчаянии греться у костра. Было ясно, что с таким бензином мотор не издаст ни звука. Казалось, ничто не могло уже вырвать самолёт из ледяных объятий арктической стихии.

Зимовка самолёта во льдах залива означала его гибель — это знали все. Радиостанция фактории Гыда-Ямо передала весть полярным станциям о бедственном положении Дорнье «Валя».

На помощь замерзающему самолёту вылетает пилот Алексеев.

Ивашина, гревшийся у костра свои распухшие от мороза пальцы, слышал шум мотора где-то там, над головой, но густой низкий туман, как нарочно надвинувшийся в полдень с юга, прикрыл непроницаемым пологом и лагерь на берегу, и беспомощную машину в заливе.

Алексеев, не обнаружив ни людей, ни самолёта Дорнье «Валь», возвратился в Дудинку.

Ночью опять была снежная буря. Утром, взглянув на залив, люди обмерли: залив был скован льдами. Самолёт исчез.

Снявшись с лагеря, экипаж Дорнье «Валя» пошёл по берегу, держа путь на факторию Гыда-Ямо. Тяжело шагая по снегу, они вдруг неожиданно в прояснившейся дали увидели очертания самолёта, который растерянно кружился в шуге, окружённый льдинами. Льды затирали лёгкий корпус машины на глазах экипажа.

На фактории Гыда-Ямо экипажу удалось сколотить спасательную экспедицию в составе двенадцати человек. Экспедиция разыскала самолёт, впаянный во льды залива. Спасать машину было уже поздно — она одна весила 4,5 тонны, не считая шестидесяти двух мешков пушнины в багажнике. Было решено оставить на обледеневшем самолёте Жихарева и Ивашину, поручив им связаться с рыбацкими зимовщиками для организации широких спасательных работ. Ивашина заявил, что он никуда от своего Дорнье «Валя» не уйдёт.

Ивашина очень тяжело захворал. 29 октября, переборов болезнь, он отправился с Жихаревым на рыбацкие зимовки. За 80 километров от самолёта на зимовках они наскоро сколотили спасательный отряд в числе шестнадцати рыбаков-добровольцев, достали багры, топоры, доски, верёвку, две палатки. Кочующие в Гыданской тундре туземцы охотно дали оленей. Поезд в сорок нарт двинулся к самолёту.

Вырвать машину из льдов было трудно. Ивашина подошел к этому ответственному делу со всей серьёзностью опытного авиатехника. Тут же, на льду, Ивашина стал

изобретать подъёмник и полозья, на которых можно было бы вытянуть машину на берег, не проломив мягкого дюр-алюминиевого киль.

Для такого подъёмника нужны были тяжёлые брёвна метров по пятнадцать-шестнадцать длиной, много брёвен. В 8–10 километрах от места спасательных работ имелось достаточное количество нужного плавникового леса. К этому плавнику устремил свой взор Ивашина. Каждое бревно тащили к месту работ три-четыре дня.

Натаскав нужное количество леса, спасатели в течение десяти дней напряжённого труда сделали ворот-подъёмник конструкции Ивашины. Начали подрубать вокруг самолёта лед. Киль обнажился, высвобождаясь из плена.

За три дня до наступления полярной ночи кончилось всё продовольствие. Посланный за продуктами на зимовку рыбак почему-то задержался, люди делили между собой последние галеты. Спасательных работ не прекращали. Самолёт, вырубленный из залива, лежал поверх льда. Оставалось протащить его к берегу. Ивашина отмерил расстояние: девять тысяч семьсот пять шагов.

Голодные люди, впрягшись в канаты, осторожно потащили самолёт к берегу. Стояла ночь. Солнце ушло из Арктики почти на полгода. И в ночь, когда поднялась пурга, сбившиеся в кучу герои слышали лай собак. Это прибыло продовольствие на собачьих нартах.

Девять тысяч семьсот пять шагов отряд героев-рыбаков прошёл в десять суток. Самолёт вытащили на берег. Здесь Ивашина поставил плоскости машины, её хвост и нос на якоря, накрепко заморозив их. Самолёт окружили рамами, чтобы снега и бураны не причинили ему вреда. Остаться сторожить машину вызвался старик Иван Самбураков. Над самолётом он натянул брезент, расставил вокруг на снегу капканы на песцов, а сам великолепно устроился в кабине.

Ивашина ушёл с рыбаками в зимовье. В течение декабря 1933 года, января, февраля, марта, апреля 1934 года не меньше трёх раз в месяц он ездил на собаках навещать машину, очищая её вместе с Самбураковым от снега. В конце мая, когда собаки не могли уже везти нарты, проваливаясь в рыхлый наст, Ивашина прошёл 80 километров пешком к машине. Сердце чуяло неладное. И действительно, талые снега, наметанные огромным сугробом, отяжелев, нажимали на плоскости самолёта, грозя его смять, раздавить. Железный, неутомимый человек, не отдыхая, побежал обратно за помощью.

На собачьих нартах из фактории Гыда-Ямо Ивашина помчался в тундру к туземцам за оленями и людьми. Из тундры он ехал на восемнадцати нартах с продовольствием и семьёю



143.

Пассажирский самолёт
К-5 конструктора
К.А. Калинина

туземцами, согласившимися ехать к берегу залива. К новой спасательной экспедиции присоединились два коммуниста — политрук зимовки Гыда-Ямо Петров и рыбак Козлов.

Откопав машину и отпустив людей, Ивашина остался у самолёта. К нему вскоре присоединились Жихарев и моторист фактории Кириллов. Детально осмотрев машину, Ивашина, не торопясь, клепал дыры, проеденные суrowой зимой в корпусе самолёта, разобрал, проверил и вычистил моторы, готовясь к вскрытию вод.

Воды вскрылись только в августе 1934 года. И когда растаял снег, обнажив землю, Ивашина увидел, что между водами залива и самолётом лежат полтора километра берега. Он усмехнулся, поняв, что перестраховался зимой, протаскивая машину на буксире лишних тысячу пятьсот шагов. Из-за этого теперь приходилось разрешать новую проблему — как вытаскивать гидроплан по земле к воде.

Осмотрев местность, Ивашина предложил товарищам подвести к самолёту воду. Протекавшая неподалёку речушка позволяла надеяться на успех задуманного предприятия. Две недели ушло на рытьё канала. Перемычку сорвали, и вода с жадным урчаньем устремилась к машине. Самолёт мягко закачался на воде.

Самолёт по каналу был выведен в залив. Здесь он вдруг накренился, едва не зачерпнув крылом воду. Машина села на подводный лёд, который, как выяснилось, сковывал ещё залив.

Трое суток Ивашина и Жихарев вели самолёт по заливу, отталкиваясь шестами от подводного льда. Хотя и приближался конец августа, но льды крепко держались ещё под водной поверхностью Гыданского залива. Встретив уходящую в тундру протоку, Ивашина и Жихарев приплавляли в неё самолёт. Пришвартовав машину в надёжном месте и забрав ружья, они ушли в глубь тундры исследовать протоку.

144.

После экипажа лётчика
Т.В. Рябенко на Дорнье
«Валь» «Н-10» летали
экипажи
В.М. Махоткина,
И.И. Черевичного,
Г.П. Власова



После двухдневной разведки было установлено, что протока выходит в реку Юрибей. Радостные, они вернулись к машине, спасённой от неминуемой гибели. Впрягшись в бечеву, Ивашина, Жихарев и Кириллов потащили волоком самолёт по протоке. Сорок девять часов тянули бечеву по берегу три «бурлака». Тундра цвела под ногами, зеленея своими бескрайними просторами.

На реке Юрибей низкопробный гыданский бензин, принёсший столько горя зимой Ивашине, приняв неожиданно вспышку, наполнил гулом и рокотом поршни и цилиндры моторов, замолкших одиннадцать месяцев назад. Плавно руля по реке, красавец Дорнье «Валь» вышел к фактории Гыда-Ямо. Сюда 23 августа примчался по воздуху лётчик В. Махоткин, доставивший горючее самолёту, обязанному своим спасением бортмеханику Василию Лукичу Ивашине».

В таких тяжелейших условиях, часто с риском для жизни, трудились полярные лётчики – настоящие патриоты своей профессии. Не случайно один из самых достойных их представителей – Илья Павлович Мазурук подчёркивал: *«История Полярной авиации – это история сплошных испытаний. Мы испытывали силу сопротивления природы, она испытывала нас и наши самолёты. Не было ещё случая, чтобы полярные лётчики уклонялись от риска, если он необходим. Нельзя осваивать Арктику, ничем не рискуя.*

...Рискованный взлёт, почти авантюра... Лётное дело люблю, люблю безмерно, и риск, что скрывать, люблю. Он мобилизует мысль, возбуждает энергию, даёт чувство наслаждения после выполнения «штучной работы». ...Риск – это плата за то прекрасное дело, которым нам, лётчикам, выпало счастье заниматься... Легко не рисковать! Но разве без риска небывалое бывает?.. Рисуем для престижа Полярной авиации!»



145.
АНТ-4 (Г-1) летали в небе
Арктики и на сибирских
авиалиниях до 1946 года

Остаётся добавить, что Василий Лукич Ивашина ещё долго работал в Полярной авиации и в мае 1937 г. в составе экипажа В.С. Молокова на самолёте АНТ-6 Н-171 покорил Северный полюс, за что был награждён орденом Ленина.

Но главные испытания для авиаторов в 1933–1934 гг. оказались связаны с походом судна «Челюскин».

2.2. Сквозной поход «Челюскина» по Севморпути



146.
*Ледокольный пароход
«Челюскин»*

Ледокольный пароход «Челюскин» построили в 1933 г. в Дании на верфи «Бурмейстер и Вайн» специально для новой советской экспедиции. Он обладал рядом преимуществ: сравнительно высокой скоростью хода, приличной мощностью машины (2000 л.с., что было в два раза больше, чем на «Сибирякове»), новейшими подъёмно-разгрузочными механизмами, удобной планировкой и расположением технических и жилых помещений, комфортабельностью и т.д. Судно обладало водоизмещением 7500 тонн при ширине корпуса более 16 метров и длине 100 метров в сочетании с тупым носом и прямостенными бортами.

По ходу строительства датчане внесли в проект много изменений (*«повышенное давление пара и др., чтобы получить экономию расхода топлива»*), и вместо ледокольного получился обычный пароход, мало подходивший для плавания в Северном Ледовитом океане. По прибытии его в Ленинград к такому выводу пришла комиссия, в которую входил главный корабель России академик А.Н. Крылов. Ему вторил и капитан В.И. Воронин, которого месяц уговаривал возглавить команду «Челюскина» (он называл судно *«волжской баржей»*) О.Ю. Шмидт. Владимир Иванович записал после осмотра судна следующее: *«Всё, что мне удалось осмотреть, на меня произвело нехорошее впечатление. Набор корпуса был слаб, шпангоуты редкие и прочность их не соответствовала для ледокольного судна, да ещё предназначенного для работы в Арктике. Ширина «Челюскина» была большая. Это означало, что скуловая часть его будет сильно подвергаться ударам под невыгодным углом к корпусу, и эти удары будут сильно сказываться на прочности корпуса... Всё это говорило за то, что «Челюскин» – судно для этого рейса не пригодное».*

Как писал М.И. Шевелёв, В.И. Воронин *«опасался, что машина сломается по корпусу, считал наиболее подходящим «Седов». Но так как «Седов» сейчас технически непригоден, то ему, конечно, хотелось идти на «Сибирякове», знакомом ему ледоколе. Но его удачный поход мог вызвать возражение, а надо было доказать возможность массовой перевозки грузов».*

Отступать было поздно и невозможно. Руководитель экспедиции О.Ю. Шмидт считал, что если уж такой пароход покорит Севморпуть, то это станет наилучшим доказательством его проходимости. И он уговорил В.И. Воронина принять предложение.

Тем не менее «Челюскин», прибывший в СССР с опозданием на месяц, снова отправили в Копенгаген для устранения выявленных дефектов. И это дополнительно задержало его выход в рейс. 2 августа пароход прибыл в Мурманск. В порту дополнительно провели его окончательную дозагрузку, чего не успели сделать в Ленинграде. На его борт поднялись более ста человек: экипаж, научная группа, очередная смена для зимовки на о.Врангеля и плотники, которым предстояло возвести на острове несколько сборных домов. Интересно, что в столь рискованное плавание в числе пассажиров отправились 10 женщин (среди них одна беременная – родила на судне).

Для выполнения ледовых разведок на пароходе разместили небольшой самолёт-амфибию Ш-2 Н-21 с опытным лётчиком М.С. Бабушкиным и бортмехаником Г.С. Валавиным. М.С. Бабушкин хорошо зарекомендовал себя на ледовой разведке во время зверобойного промысла в Белом море и при спасении экспедиции У. Нобиле на дирижабле «Италия».

Гидросамолёт Ш-2 имел 3–4-х местную кабину и один двигатель мощностью 125 л.с., который позволял поднимать взлётный вес в 937 килограмм и развивать скорость 70 километров в час. Хотя амфибию М.С. Бабушкина и включили в реестр УВС, однако по причине спешки опознавательные знаки на него не нанесли. Зато на носу написали название парохода. В походном положении самолёт располагался на



147.
Самолёт-амфибия Ш-2
у борта «Челюскина»



148.
Капитан «Челюскина»
В.И. Воронин

баке со сложенными крыльями и занимал места ненамного больше, чем судовая шлюпка. Перед полётами его с помощью грузовой стрелы опускали на воду или лёд и раскладывали крылья. А первым Ш-2, появившимся в Арктике до самолёта М.С. Бабушкина, был Н-20. В летнюю навигацию 1933 г. его доставили пароходом на полярную станцию в бухте Тихая на о. Гукера архипелага Земля Франца-Иосифа. На нём летали лётчики Е.М. Кошелев, В.Д. Волосюк и В.М. Махоткин с бор-тмеханиками В.С. Плосконосовым и Н.Г. Тарнавским. Всего в Полярной авиации в 30-х гг. эксплуатировались около 20 гидросамолётов Ш-2.

Сам начальник ГУСМП О.Ю. Шмидт так оценивал возможности судового Ш-2: *«Особенно ценным был для нас самолёт. Хотя основная разведка должна была проводиться мощными самолётами Главсевморпути, находившимися на берегу при наших станциях, но для короткой разведки важно было иметь с собой хотя бы небольшой самолёт. Мы выбрали амфибию конструкции т. Шаврова «Ш-2», занимающую очень мало места, удобную для спуска с парохода на воду и на лёд, удобную для подъёма и могущую подниматься как с воды, так и со снега и льда».*

10 августа 1933 г. (в преддверии полярной зимы) с опозданием на 20 суток «Челюскин» вышел из Мурманска. Уже через пять суток в Карском море перегруженный пароход (он взял «лишнюю» тысячу тонн угля для ледокола «Красин») получил течь в носовой части, были повреждены 12 шпангоутов и срезаны три десятка заклёпок, в четырёх местах оказались вмятины, судно стало плохо слушаться рулей. Пришлось ремонтироваться на ходу и перегрузить часть угля на подоспевший «Красин».

Зная, что от мнения капитана парохода В.И. Воронина зависит многое, пилот М.С. Бабушкин решил приобщить его к полётам, от чего тот раньше категорически отказывался. Когда авиаторы предлагали ему подняться в воздух, он всегда находил предлог, чтобы увильнуть. В.И. Воронин отнюдь не боялся, но считал полёты в Арктике детской забавой. Вот что писал об этом сам М.С. Бабушкин: *«О необходимости привлечь Воронина к полётам я думал и раньше, зная, что никто лучше самого капитана не увидит и не учтёт расположение льда. Мне важно было изменить его отношение к авиации, показать ему всю ценность, всю силу самолёта, заставить его признать, что самолёт – это действительно «глаза корабля».*

В 18 часов я сделал пробный полёт. Мы держались в воздухе 25 минут. Мотор работал хорошо. Сажусь на воду, на встречу отплывает от парохода моторная лодка. Я издали

вижу стоящего в ней во весь рост капитана Воронина. Лодка подходит. Я останавливаю мотор. Механик перебирается на нос самолёта для запуска мотора. Владимир Иванович садится на его место. Я незаметно наблюдаю за ним. Он очень сосредоточенно всё осматривает, меня как будто не видит. Даже по лицу заметно недоверие к моей маленькой, хрупкой машине.

Заработал мотор. Даю сигнал убрать лодку, поворачиваю самолёт на старт и включаю полный газ. В течение минуты перед нами завеса из мелких брызг, потом всё спокойно – мы в воздухе. Воронин не отрываясь смотрит на развернувшуюся внизу панораму. Я делаю круг и беру заранее намеченное направление. Под нами причудливо расположенные колоссальные площади льда, среди них вьются змейками чёрные полосы чистой воды. Капитан пристально вглядывается во льды. Мы уже идём против ветра сорок минут. Капитан делает знак повернуть обратно. Я поворачиваю, и через 35 минут мы садимся около парохода.

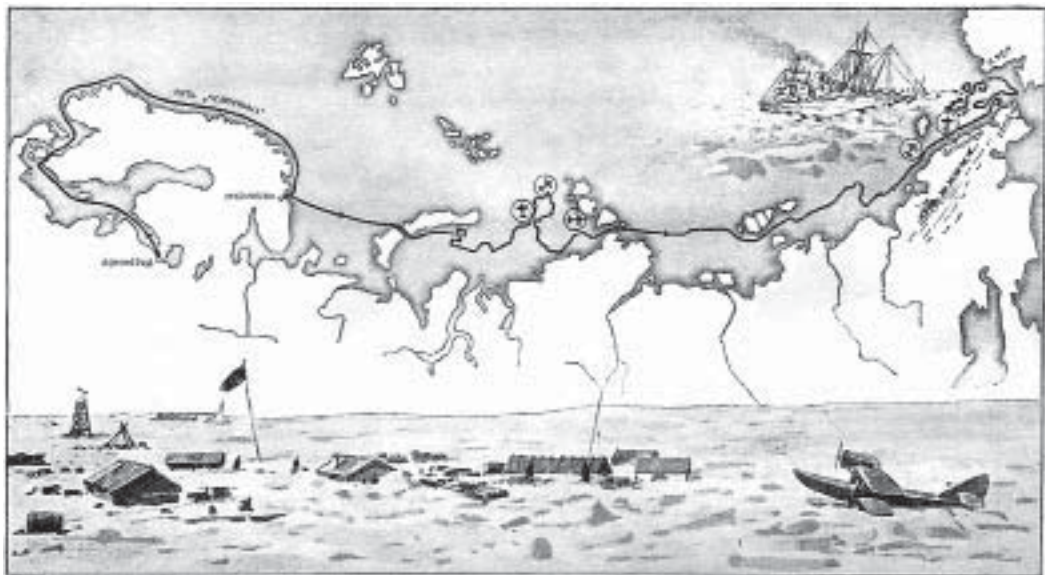
Войдя на палубу «Челюскина», капитан протягивает мне руку, и по тому, как он жмёт её, я понимаю, что победа за мной. И я не ошибся. Через несколько минут он с горящими глазами рассказывал, как великолепно, что на «Челюскине» имеется самолёт. И как страстный охотник-промысленник сейчас же добавил:

– Вот бы мне так полетать над залёжкой! Я бы знал тогда, как лучше к ней подступиться.

С этого дня все разведывательные полёты я совершал, имея на борту самолёта наблюдателем капитана Воронина. Владимир Иванович стал одним из самых горячих поклонников авиации. Как-то раз он сказал, что если бы был помоложе,



149.
Самолёт-амфибию
III-2 лётчика
М.С. Бабушкина
опускают с парохода
«Челюскин» для проведения
ледовой разведки



150.
Маршрут л/п
«Челюскин» и зоны
полётов лётчика
М.С. Бабушкина

то стал бы учиться летать. И сына своего он решил направить в школу авиации».

Море Лаптевых и Восточно-Сибирское «Челюскин» преодолел без особых потрясений. М.С. Бабушкин вспоминал: «Самолёт, вылетая с парохода, в течение двух-трёх часов может разведать состояние льда на 150 миль в длину и на 30–40 миль в ширину. Это даёт возможность капитану с уверенностью решить вопрос, куда идти и где задержаться, чтобы выждать лучших условий для прохода судна.

Кроме разведки самолёт может выполнить и ряд других функций: поддерживать связь с материком, судами, затёртыми во льдах, перевозить на материк больных и обследовать близлежащие острова, если нельзя подойти к ним на пароходе».

Но в середине сентября пароход вошёл в самое непредсказуемое по своей коварности Чукотское море. Из-за тяжёлых льдов пришлось отказаться от посещения о. Врангеля. Корабельному Ш-2 лётчика М.С. Бабушкина, имевшему небольшой радиус действия, летать приходилось реже. Открытой воды и ровного льда для взлётов и посадок становилось всё меньше.

От ледокола «Красин» помощи ждать было также бесполезно: в Карском море он поломал вал одной машины и, по сообщению капитана, потерял 50% своих ледокольных качеств.

Для дальней ледовой разведки «Челюскину» из состава ВВС Чёрного моря была направлена новая двухмоторная

летающая лодка итальянского производства «Савойя» С-55 во главе с опытным лётчиком-испытателем Б.Л. Бухгольцем. Но случилось непредвиденное. Гидросамолёт вылетел из Севастополя и уже достиг Волги, как неожиданно *«на полном ходу зацепил за воду и рухнул в воду»*. Машина развалилась, и вместе с командиром погиб ещё один член экипажа.

«Челюскин» остался без авиационной ледовой разведки и в конце сентября, потеряв ходовые винты, был скован льдом и остался дрейфовать в беспомощном состоянии один. Это произошло у мыса Сердце-Камень, когда до Берингова пролива судну оставалось всего 60 миль.

В это время недалеко от «Челюскина» дрейфовали во льдах ещё несколько судов из состава Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода (1932 г.) и Колымской особой экспедиции (1933 г.) в сопровождении ледореза «Литке». Все они участвовали в доставке вольнонаёмных рабочих, заключённых и грузов в бухту Амбарчик, недалеко от Колымы, где был создан Севвостлаг Колымского речного управления треста «Дальстрой» ОГПУ СССР. В навигацию 1933 г. эти суда начали эвакуировать заболевший цингой «контингент» на материк, но попали в ледяной плен. Ближе всех к «Челюскину», у мыса Биллингса, точно напротив о. Врангеля, оказались суда «Север», «Анадырь» и «Хабаровск». Только на двух последних находились 168 пассажиров (в т.ч. на «Анадыре» – 74, из которых 27 были больны цингой). Капитан судна «Хабаровск» Н. Финякин, попавший во льды одним из последних, позже писал в своём «Рейсовом донесении»: *«В Чуанской губе встретили «Анадырь», на котором были пассажиры Дальстроя, оставление которых на зимовку допустить было нельзя по известным соображениям»*.

Ледорез «Литке», который от трёх судов разделяли всего 100 миль, попытался пробиться к ним, но, потеряв лопасть



151.
Ледорез «Фёдор Литке»

ходового винта, получив серьёзное повреждение руля и течь в помятом корпусе, сам с трудом смог вырваться из ледяной ловушки у о. Колочин. По этой причине 20 октября капитан «Литке» Н.М. Николаев отказал в помощи капитану «Челюскина» В.И. Воронину. Вскоре, кое-как залатав пробоины, «Литке» сам предложил помощь «Челюскину», но на этот раз от неё отказался уже О.Ю. Шмидт. Ещё через 20 дней, отчаявшись самостоятельно выйти из дрейфа, «Челюскин» запросил срочной помощи ледореза, и тот сразу же вышел в море. Суда разделяло лишь 50 миль не самых тяжёлых льдов, но тут сказались повреждения, полученные при подходе к судам дальстроевских экспедиций. Уже самому «Литке» грозила зимовка, из-за отсутствия запасов угля и продовольствия обречённому на трагедию. Заместитель руководителя Северо-Восточной полярной экспедиции опытный морской капитан А.П. Бочек даже предложил Н.М. Николаеву выбросить ледорез на берег Аляски, чтобы спасти экипаж.

Остро встал вопрос и об эвакуации людей с «Севера», «Хабаровска» и «Анадыря», которым грозила гибель от голода и болезней. Единственным самолётом, способным выполнить эти задачи, оказался «дышавший на ладан» ЮГ-1 под номером Н-4 Ф.К. Куканова.

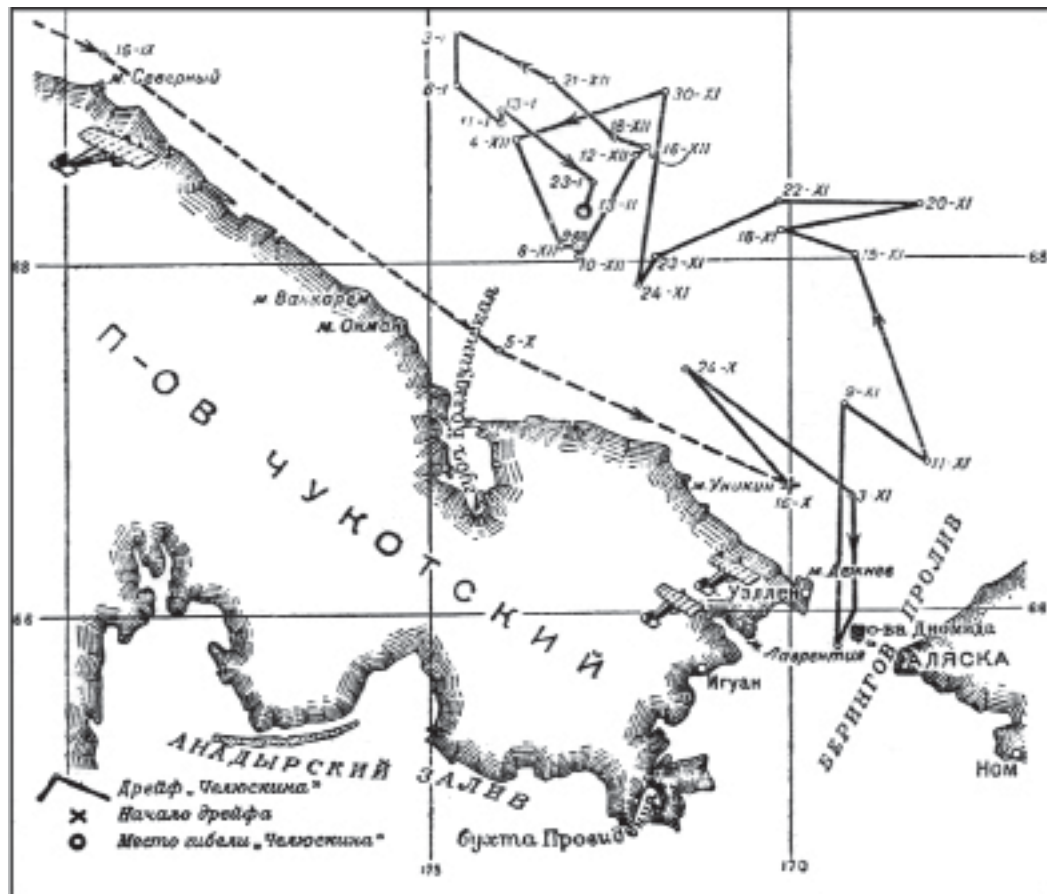
О техническом состоянии авиапарка Полярной авиации в те годы красноречиво высказался в своих воспоминаниях «В небе Чукотки» бывший пилот местной авиагруппы УПА ГУСМП М.Н. Каминский: *«До Арктики мне пришлось иметь дело с лучшими по тому времени самолётами и моторами. И это понятно: я служил в военной авиации. Мне не приходилось летать на старых латаных самолётах и моторах, дышащих на ладан. Поэтому я и понятия не имел, какую отвагу проявили первые лётчики Полярной авиации, поднимавшие в небо ненадёжное старьё, летавшие без радиосвязи и погоды, через необжитые пространства, в тысячах километрах от мест, где можно было бы получить техническую помощь...»*

Именно Куканов в 1933 году открыл эру полётов над морем колёсных самолётов...

Куканов первым испытал, что значит летать в узком коридоре между облаками и поверхностью моря, пробивая на бреющем полёте зоны тумана, снегопада и изморози, отыскивая среди льдов лазейки и щели для проводки кораблей.

...По количеству и качеству сделанного 1933 год оказался звёздным часом карьеры полярного лётчика Фёдора Куканова».

Исходным пунктом полётов Ф.К. Куканова стал мыс Северный (вскоре он получил название мыса Шмидта).



15 сентября в 12 часов дня он сумел приземлиться на своём самолёте на воду у борта «Челюскина» и принял на борт О.Ю. Шмидта, его заместителя И.А. Копусова и *«участника новой смены зимовщиков»* – начальника полярной станции П.С. Буйко. Одновременно взлетел Ш-2 М.С. Бабушкина с капитаном В.И. Ворониным. ЮГ-1 Ф.К. Куканова несколько раз попытался взлететь. Но, видимо, старой машине с полным составом экипажа и тремя пассажирами сделать это было не под силу. И только через полтора часа, выслав в шлюпку И.А. Копусова и откачав из поплавков воду, гидросамолёт смог оторваться от воды и взять курс на о. Врангеля. Двумя рейсами до этого отважный Ф.К. Куканов вместе с начальником Северо-восточной авиагруппы Г.Д. Красинским завёз на остров продовольствие, медикаменты и боеприпасы, а оттуда забрал 11 бедствовавших зимовщиков. Вместе с эскимосами на пятую, вынужденную зимовку остался лишь преемник основателя колонии

152.
Дрейф л/н «Челюскин»
в Чукотском море
с 15 октября 1933 года
по 13 февраля 1934 года



153.
*Д.П. Шекуров был
бортмехаником в
экипажах многих
знаменитых полярных
лётчиков*

Г.А. Ушакова – А.И. Минеев с женой, врачом Власовой. После посещения о. Врангеля Ф.К. Куканов доставил О.Ю. Шмидта и П.С. Буйко на мыс Северный, откуда те на шлюпке вернулись на «Челюскин».

В октябре настала очередь других зазимовавших судов. На «ЮГ-1» «Н-4» Ф.К. Куканов сумел выполнить 13 рейсов к «Хабаровску», «Анадырю» и «Северу» и в результате вывез на материк – на мыс Северный и в Уэлен 93 человека (из них 62 – с «Хабаровска»). Большого, к сожалению, мужественный лётчик сделать не смог. 22 ноября при попытке вылететь на спасение «челюскинцев» Ф.К. Куканов попал в снежный заряд и разбил свой самолёт, снеся шасси. Обидная авария не позволила пилоту стать главным героем последующих поистине драматических событий. 15 июня 1934 г. без излишней шумихи постановлением ЦИК «за выдающееся участие в организации и проведении спасения челюскинцев и сохранении научных материалов экспедиции» Ф.К. Куканов был награждён орденом Красной Звезды, как и все участники челюскинской эпопеи.

А тем временем на судах «Хабаровск», «Анадырь» и «Север» от цинги умерли более десятка человек. И только 29 июня 1934 г. корабли освободились из ледового плена и в сопровождении самолёта ПР-5 Л-1090 под управлением Ф.Б. Фариха и бортмеханика Ф.И. Бассейна ушли на восток, достигнув Владивостока в конце июля. За «большую работу по выводу зимующих судов Колымской экспедиции, а также имеющих решающее значение изыскательных работ по поискам сухопутных аэродромов» приказом заместителя начальника ГУСМП С.С. Иоффе №808 от 31 декабря 1934 г. Ф.Б. Фариху и Ф.И. Бассейну была объявлена благодарность с премированием их фотоаппаратами «Лейка».

Пароход «Челюскин» вместе со льдами ветер загнал в Колочинскую губу, держал там больше недели, а затем вытолкнул его в море. Порывы ветра резко поменялись, и перед глазами челюскинцев несколько раз то в одну, то в другую сторону стал проплывать берег мыса Сердце-Камень.

О.Ю. Шмидт, возглавлявший экспедицию на «Челюскине», вспоминал: «К нашему большому сожалению, мы в это время получили из Тикси телеграмму от лётчика Леваневского, что он не может продолжать службу лётной разведки, так как его мотор вылетал все свои часы. Это и не удивительно, так как т. Леваневскому пришлось не только перелететь из Севастополя на Чукотку, но ещё и перевозить в Америку американского лётчика Маттерна, потерпевшего аварию в Анадырском районе. После этого т. Леваневский работал на разведке для судов Колымской экспедиции и,

таким образом, для Ленской экспедиции и для «Челюскина» уже работать больше не мог. Зная т. Леваневского как великодушного и исключительно добросовестного лётчика, я мог с ним только согласиться и отпустить его в Иркутск...»

В октябре дрейф установился в восточном направлении. С другого судна была получена радиограмма, что пароход «Челюскин» находится у о. Диомиды, всего в двух милях от чистой воды. Тяжёлый дрейф близился к концу.

Однако этому не суждено было случиться. Разыгравшимся в Беринговом море штормом «Челюскин» был выброшен обратно в Чукотское море и увлечён дрейфом на север. Надежда на то, что до весны удастся выбраться из ледового капкана, была окончательно потеряна. Весь ноябрь, декабрь и январь следующего 1934 г. неуправляемый пароход блуждал по воле стихии по Чукотскому морю, описывая сложную зигзагообразную линию.

Тем временем челюскинцы всё чаще слышали злое скрежетание по бортам. Валы торошения – стены из лопнувших и громоздящихся друг на друга льдин медленно, но неумолимо приближались к кораблю.

И 14 февраля 1934 г. в Москве приняли срочную радиограмму: *«Чукотское море... 13 февраля 1934 года в 15 часов 30 минут в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэлен «Челюскин» затонул. Руководители экипажа и экспедиции сошли с парохода последними за несколько секунд до полного погружения. Начальник экспедиции Шмидт».*

Почти четырёхмесячный дрейф парохода «Челюскин» закончился гибелью в координатах 68 градусов 18 минут северной широты и 172 градуса 51 минута западной долготы.

Ещё 4 октября, когда судно находилось недалеко от берега, его покинула группа из 8 человек, которым необходимо было вернуться на Большую землю (в числе этой группы, которую подобрало и доставило во Владивосток судно «Свердловск», были поэт И. Сельвинский, секретарь О.Ю. Шмидта Л.Л. Муханов и ставший вскоре известным кинооператор М. Трояновский). А 31 августа в Карском море у супругов Васильевых родилась девочка, названная Кариной! Таким образом, к моменту гибели парохода на нём находились 105 человек. Когда раздавленный льдами «Челюскин», высоко задрав корму, уходил в пучину, он забрал с собой завхоза Б.Г. Могилевича, не успевшего спрыгнуть на лёд. Остальные эвакуировавшиеся с судна 104 человека – и среди них 10 женщин, 2 маленьких детей, больные и пожилые люди – остались во льдах Чукотского моря в ожидании помощи с Большой земли. На всех был лишь один небольшой самолёт-амфибия М.С. Бабушкина Ш-2.



2.3. На помощь приходит авиация

14 февраля 1934 г. в СССР экстренно была создана правительственная комиссия во главе с В.В. Куйбышевым. В постановлении СНК СССР говорилось: «Для организации помощи участникам экспедиции т. Шмидта О.Ю. и команде погибшего судна «Челюскин» образовать правительственную комиссию в следующем составе: зам. председателя СНК СССР т. Куйбышев В.В. (председатель), т. Янсон Н.М. (наркомвод), т. Каменев С.С. (замнарком военмора), т. Унлихт И.С. (нач. Главвоздухофлота), т. Иоффе С.С. (зам. нач. ГУСМП)».

Председатель Совета народных комиссаров Союза ССР В. Молотов (Скрябин).

Управляющий делами Совета народных комиссаров Союза ССР И. Мирошников».

Вокруг земного шара из Ленинграда на Чукотку срочно направили ледокол «Красин», из Москвы во Владивосток, а потом на пароходе «Совет» к полуострову отправили отряд известного стратонавта Бирнбаума с двумя дирижаблями и аэросанями, а на самой Чукотке для спасения челюскинцев мобилизовали все собачьи упряжки. Но основную ставку члены правительственной комиссии сделали на самолёты, которые доказали свою эффективность ещё в 1930 г. при эвакуации пассажиров парохода «Ставрополь».

На помощь экспедиции О.Ю. Шмидта отбирали лучших пилотов. Как вспоминал Г.Ф. Байдуков, уже 14 февраля В.В. Куйбышев позвонил наркому ВВС Я.И. Алкснису: «Говорит Куйбышев!.. По-моему, никто не спасёт челюскинцев кроме твоей авиации. Срочно прошу в мой кабинет!..»

В Кремле уже собирались члены правительственной комиссии... Вся страна была в тревоге, словно объявили войну, и уже авиации поставлена боевая задача: «Спассти людей из ледового плена!»

Алкснис вскоре сумел получить сведения о местонахождении самолётов Главсевморпути и своих строевых экипажей на Дальнем Востоке».

Для подстраховки группы ГВФ А.В. Ляпидевского, которая базировалась неподалёку от места катастрофы, в бухте Провидения, сформировали ещё три отряда.

УВС ГУСМП временно возглавил заместитель М.И. Шеллелёва Г.Н. Волобуев. 16 февраля он командировал полярных лётчиков С.А. Леваневского и М.Т. Слепнёва, как ранее имевших контакты с американцами (первый вывез в Америку пилота Дж. Маттерна, а второй – тела погибших авиаторов Б. Эйельсона и Р. Борланда), вместе с опытным полярником Г.А. Ушаковым в США для закупки подходя-

154.

Начальник ВВС РККА и член Реввоенсовета СССР командарм 2-го ранга Я.И. Алкснис был одним из организаторов деятельности Осоавиахима, принимал участие в организации полётов в Арктику, перелётов экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова

щих самолётов и полётов со стороны Аляски. До Берлина группа доехала поездом, затем самолётом перелетела в Лондон, откуда на пароходе через Атлантику добралась до Нью-Йорка. В экспрессе полярные авиаторы пересекли США с запада на восток и пароходом из Сиэтла вдоль побережья Канады прибыли на Аляску. Там Г.А.Ушаков договорился с компанией «Пасифик-Аляска эйруэйз» о приобретении двух цельнометаллических монопланов «Консолидейтед» 17AF «Флитстер». Это были работавшие на местных линиях одномоторные машины, рассчитанные на двух членов экипажа и шесть пассажиров. Купленные самолёты не являлись новыми, но зато в какой-то мере были приспособлены для полётов в Арктике: имели закрытые утеплённые кабины, лыжное шасси и приличное по тому времени приборное оснащение. Сделку оформили через «Амторг». Это были первые американские самолёты, приобретённые правительством СССР в США, в том числе для нужд Полярной авиации. Перед вылетом оба советских пилота заменили американские надписи на фюзеляжах своих машин на аббревиатуру «СССР», пометив каждую из них и собственными инициалами.

Механиков У. Лавери и К. Армстедта наняли из той же «Пасифик-Аляска эйруэйз» – они хорошо знали «Флитстер» и имели опыт зимней эксплуатации техники. Приёмка машин произошла в Фэрбенксе (там, где через 8 лет, в годы Великой Отечественной войны советские лётчики начнут принимать американские ленд-лизские самолёты). Оттуда обе машины вылетели в Ном, но из-за непогоды совершили вынужденные посадки у эскимосской деревни Нулато. Когда видимость улучшилась, С.А. Леваневский и М.Т. Слепнёв вновь взлетели и попали в пургу. К Ному подошли на бреющем полёте, но сели благополучно. Это произошло 22 февраля 1934 года.

В Приморье, в г. Спасске, где базировалась 29-я отдельная легкобомбардировочная авиаэскадрилья им. В.И. Ленина ВВС ОКДВА, срочно началось формирование отряда военных лётчиков (после войны имя В.И. Ленина унаследовал один из старейших в ВВС 319-й Краснознамённый отдельный вертолётный полк, в котором в 1960–1972 гг. техником, а затем и борттехником служил отец автора этой книги):

«1. Во исполнение приказа от 25. II-34 для участия в экспедиции выделяю сводное звено под командой командира звена товарища Пивенштейна на двух самолётах Р-5 и одном У-2.

2. Командиру звена товарищу Пивенштейну с прибытием во Владивосток поступить в распоряжение начальника экспедиции товарища Пожидаева на пароходе «Смоленск» под



155.

Самолёт «Консолидейтед» 17AF «Флитстер»



156.

Самолёты «Флитстер» С. Леваневского и М. Слепнёва в Номе на Аляске



157.
*Участник спасения
челюскинцев военный
лётчик Н.П. Каманин*

общее командование командира отряда товарища Каманина. Карты полётов района получить в штабе Морсил во Владивостоке. Об убытии донести рапортом и из Владивостока телеграфом.

Командир эскадрильи Скоблик.

Начштаба Иванов».

В итоге была сформирована группа из пяти самолётов Р-5 и двух У-2 под командованием командира звена капитана Н.П. Каманина. В её состав вошли лётчики – Б.А. Пивенштейн, И.М. Демиров, Б.В. Бастанжиев, Пиндюков, Тишков, штурманы М.П. Шелыганов, И.М. Ульянов и бортмеханики К.С. Анисимов, Г.В. Грибакин, П.А. Пелютов, М.А. Руковский, И.Г. Девятников, Л. Осипов, С. Астахов, Ю. Романовский и Горелов. В ночь с 23 на 24 февраля техсостав разобрал самолёты, которые по железной дороге были доставлены во Владивосток и погружены на пароход «Смоленск».

Одновременно Н.П. Каманин получил телеграмму от В.В. Куйышева о том, что к нему прикомандированы 4 лётчика ГВФ – В.С. Молоков, Я.С. Липп, Ф.Б. Фарих и В.Л. Галышев, но без самолётов. О В.С. Молокове Н.П. Каманин был уже наслышан. Инструктор, который учил его летать, сам был учеником у инструкторов, которых «ставил на крыло» Василий Сергеевич.

Накануне отбытия из Владивостока Ф.Б. Фарих имел серьёзный разговор с военными лётчиками по поводу того, что его товарищи лучше подготовлены к полётам в условиях Арктики. За это Н.П. Каманин, как командир группы, оставил пилотов ГВФ на берегу. В.Л. Галышев счёл за благо уехать в Хабаровск, чтобы найти свой застрявший на железной дороге самолёт, посланный из Якутска. Лётчик Я.С. Липп также остался без самолёта, и его участие в спасательной операции окончилось так и не начавшись.

3 марта «Смоленск» вышел из Владивостока. Но уже в море его нагнал катер с пилотами Ф.Б. Фарихом, В.С. Молоковым, бортмехаником Ф.И. Бассейном, корреспондентом хабаровской газеты «Тихоокеанская звезда» П.Г. Кулыгиным и московским кинооператором В.В. Микошей. Как оказалось, Ф.Б. Фарих сумел заручиться поддержкой председателя правительственной комиссии В.В. Куйбышева, порекомендовавшего ему догнать судно. Через неделю «Смоленск» прибыл в Петропавловск-на-Камчатке, где в течение суток пополнил запасы угля, пресной воды и тёплой одежды. Здесь лётчики узнали о том, что из США на помощь челюскинцам летят пилоты Полярной авиации С.А. Леваневский и М.Т. Слепнёв.

И, наконец, 17 марта из Хабаровска стартовали самолёты лётчиков ГВФ М.В. Водопьянова (на Р-5, бортмеханик А.К. Разин), И.В. Доронина (бортмеханик Я.Г. Савин) во главе с командиром звена В.Л. Галышевым (бортмеханик В.А. Александров) – оба на ПС-3 (В-33).

Инструктаж на перелёт М.В. Водопьянов, который работал тогда в отряде особого назначения имени «Правды» по перевозке газетных матриц, получал лично в Москве: *«...Я снова стоял в том же кабинете, у географической карты, но на этот раз маршрут намечал В.В. Куйбышев.*

– Вы полетите, – сказал он, – не из Москвы, а из Хабаровска. До Хабаровска поедете экспрессом. Немедленно разберите свой самолёт и погрузите его на платформу. Понятно?

Я пытался возразить: «Зачем мне, лётчику, плестись поездом, когда сейчас каждый день дорог! Люди томятся в ледяном плену, ждут помощи».

Но товарищ Куйбышев заранее предвидел мои возражения.

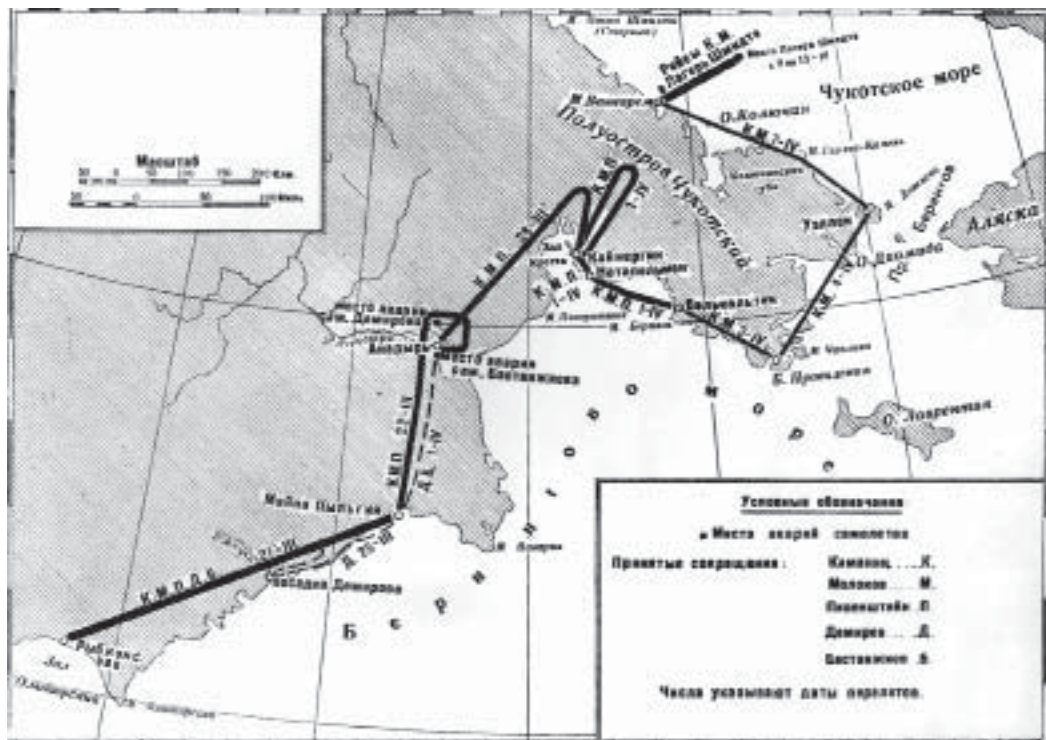
– Подсчитайте, – спокойно продолжал он, – каким путём вы скорее достигнете цели. Смотрите, – и он указал на карту. – Сейчас ещё зима, дни и так короткие. Вы летите прямо на восток – следовательно, укорачиваете день. С наступлением темноты вам придётся садиться. Больше одного участка за день вы не осилите. До Хабаровска таких участков десять, а поезд идёт девять суток. Да и погода на трассе может оказаться неблагоприятной.

– Я рассчитываю лететь день и ночь.

– Нет, – твёрдо сказал Куйбышев, – лететь ночью мы вам не разрешаем. Понятно? Не торопитесь! Арктика не прощает оплошности. Когда соберёте свой самолёт в Хаба-



158.
Дальневосточный
экипаж. Слева направо:
К.С. Анисимов,
Н.П. Каманин,
М.П. Шелыганов



159.
Маршруты полётов
отряда Н.П. Каманина в
ходе операции по спасению
экипажа л/п «Челюскин»

ровске, опробуйте его в воздухе, проверьте всё хорошенько. Не рискуйте. Действуйте наверняка. Помните: многое зависит лично от вас, от вашей выдержки».

Группа В.Л. Галышева совершила грандиозный перелёт протяжённостью 5850 километров по неизведанной трассе Хабаровск–Николаевск-на-Амуре–Охотск–Нагаево–Гижига–Каменское–Анадырь–бухта Провидения.

При этом камнем преткновения для старшего группы В.Л. Галышева стал Анадырь, где из-за жестокой пурги лётчикам пришлось провести шесть драгоценных дней. Но главный неприятный сюрприз для них заключался не в этом. 11 апреля, когда погода наконец прояснилась, и пилоты приготовились к вылету, неожиданно отказала бензиновая помпа на самолёте Виктора Львовича. Экипажи М.В. Во-допьянова и И.В. Доронина бросились помогать своему командиру ремонтировать машину, но всё было тщетно. Первым решился улететь М.В. Водопьянов. И.В.Доронин ещё какое-то время оставался с В.Л. Галышевым, но Виктор Львович сам напутствовал своего подчинённого, не мешкая, продолжить полёт.

В те трудные дни председатель правительственной комиссии В.В. Куйбышев, выступая перед иностранными

журналистами, заявил: *«Правительство решило направить на помощь экспедиции т. Шмидта лучших полярных лётчиков Союза: уже работают на побережье Ледовитого океана полярные лётчики тт. Куканов и Ляпидевский; с пароходом «Смоленск» отправляются опытные пилоты тт. Молоков, Святогоров и Каманин; на Север будут направлены полярные лётчики тт. Доронин и Галышев; из Хабаровска вылетает лётчик т. Водопьянов.*

Кроме того, спешно отправлены через Америку (Нью-Йорк–Аляска–мыс Дежнёва) полярные лётчики тт. Леваневский и Слепнёв и известный полярник – исследователь острова Врангеля и Северной Земли т. Ушаков».

Но западная пресса не внимала официальным заявлениям представителей СССР и упорно предрекала русской полярной авиации полный провал. Вот что писала одна из крупных европейских газет: *«Быстрое спасение при помощи самолётов невозможно не только потому, что в таких отдалённых местах никогда не бывает достаточного числа необходимых самолётов, но и потому, что время года противодействует полётам: туманы, метели, сильные ветры».*

15 февраля 1934 г. А.В. Ляпидевский, переживавший со своими товарищами непогоду в заливе Святого Лаврентия, получил радиограмму от В.В. Куйбышева: *«...Все прежние поручения экипажу отменяются. Принять все меры к спасению экспедиции и экипажа «Челюскина».*

Как только погода поутихла, его АНТ-4 немедленно вылетел в Уэлен и стал готовиться к вылету в лагерь О.Ю. Шмидта. Как вспоминал Анатолий Васильевич: *«На радиостанции мыса Дежнёва работала неутомимая радистка Людмила Шрадер. Она держала связь с радистом «Челюскина» Кренкелем, получала от него координаты льдины и сообщала ему о часе нашего вылета. 28 раз мы вылетали на поиски челюскинцев, и все эти попытки были безуспешными. Я впервые оказался в Арктике и, конечно, не имел навыка полётов в таких невероятных условиях. Моторы отказывались работать на сорокоградусной стуже. Вставали затемно, грели воду, масло, прогревали моторы, и... вдруг опускался туман или поднималась пурга... Пока ждёшь – угасает короткий зимний день. При взлётах чаще всего на полпути упирались в стену снежных буранов. Видимость ноль – приходилось возвращаться. Иногда вылетали два-три раза в день».*

И, наконец, 5 марта 29-я попытка увенчалась успехом. А.В. Ляпидевский сумел пробиться к лагерю челюскинцев и посадить свой тяжёлый самолёт на небольшую площадку размером 400 на 150 метров. Полярникам он доставил аккумуляторы для радиостанции, две олени туши и, что



160.

Военный лётчик Б.В. Бастанжиев за участие в спасении челюскинцев был награждён орденом Красной Звезды. Затем служил в Белоруссии в должности командира эскадрильи бомбардировщиков СБ. 25 июня 1941 года был сбит, попал в плен. В апреле 1945 года бежал из плена и участвовал в восстании в Праге. После увольнения в 1949 году из армии работал в ДОСААФ



161.
Н.П. Каманин
в «лагере Шмидта».
1934 г.

особенно обрадовало челюскинцев, кирки, ломы и лопаты для расчистки аэродрома. За один рейс А.В. Ляпидевский вывез в Уэлен всех 10 женщин и 2 детей.

Но этот полёт оказался для экипажа Анатолия Васильевича первой и последней удачей. В период с 10 по 14 марта он ежедневно вылетал, однако всякий раз возвращался по причине плохой погоды или технических неисправностей. *«...Трудно описать наши переживания, – вспоминал А.В. Ляпидевский. – Бушует пурга, ветер с дьявольским свистом издевается над нашим бессилием. Даже на собаках ездить нельзя – не то чтобы летать! Локти были готовы грызть от досады!»*

14 марта при перелёте в Ванкарем лопнул колёвал, и самолёт совершил вынужденную посадку во льдах у о. Колючин, при которой оказались повреждёнными шасси и моторама правого двигателя. В последующие дни отважным лётчикам пришлось 42 дня заниматься ремонтом. А в это время весь мир уже числил их погибшими. Одна из зарубежных газет вышла с заголовком «Гибель русского полярного героя Ляпидевского»: *«Уже третий день нет никаких известий о судьбе полярного аса Ляпидевского. Это, конечно, огорчает, но не удивляет. Он стал очередной жертвой безмолвной ледяной пустыни. Ничто до сих пор не могло и не может противостоять убийственной силе Арктики – ни техника, ни человек, даже самый умелый и мужественный».*

К лагерю О.Ю. Шмидта прибавился и лагерь А.В. Ляпидевского. Сам Анатолий Васильевич иронично окрестил этот период «великим Колючинским сидением». Самолёту требовался заводской ремонт, но в Арктике не было авиационных заводов. Пришлось завозить туда на собаках новый двигатель, подмоторную раму и силами экипажа выполнять все работы. Поломку удалось устранить только к концу спасательной экспедиции, после чего 25 апреля машина перелетела в Уэлен.

Штаб спасательной экспедиции был переведён из Уэлена на мыс Ванкарем. Но появилась проблема со строительством аэродрома. Потеряв веру в то, что самолёты когда-нибудь прилетят, местные чукчи стали отказываться выходить на расчистку полосы на льду лагуны. Наступило время охоты, а у них реквизировали все собачьи упряжки для подвоза бензина с мыса Северного и заставляли чистить заструги, которые появлялись на аэродроме после каждой пурги.

По сообщениям штаба О.Ю. Шмидт понял, что в Ванкареме нет человека, знакомого с лётным делом, чтобы руководить полётами. Он предложил М.С. Бабушкину вылететь из ледового лагеря на базу спасательной экспедиции и взять

авиационные дела в свои руки. Вот что вспоминал по этому поводу М.В. Водопьянов: *«Бабушкин сразу дал согласие на полёт, но в глубине души совсем не был уверен в его успехе. Его многострадальный самолётник (палубный Ш-2. – Авт.) выглядел инвалидом. Крылья в заплатках. Лыжи к станинам шасси привязаны верёвками. Хвостовое оперение прикручено железным проводом. Но главное – не утеплён карбюратор. Об этом существенном изъяне Бабушкин никому не говорил. Он понимал, что если Шмидт узнает о нём, он ни за что не разрешит вылет».*

Стояли морозы от 20 до 40 градусов, а злополучный карбюратор действовал при температуре не ниже 10–12 градусов. Но неожиданно наступило потепление, 31 марта термометр показал всего 8 градусов мороза. М.С. Бабушкин с бортмехаником Г.С. Валавиным бросились на аэродром. При опробовании мотор вместо положенных 1500 оборотов едва набрал 1300. Первая попытка оторваться ото льда была безуспешной. Два раза выводил пилот Ш-2 напрямую, но дорожка оказалась короткой даже для такой малютки. Тогда лётчики слили в бочку весь излишек бензина, оставив только минимально необходимый запас для перелёта. На полном газу самолёт с трудом поднялся в воздух. Совершив пробный круг, М.С. Бабушкин вновь сел на льдину.

О.Ю. Шмидт перелёт разрешил. Но на следующее утро 2 апреля температура стала снова падать. Надо было срочно улетать, а сведений о погоде в Ванкареме всё ещё не было. Договорились, что как только радист их получит, на сигнальной башне в лагере поднимут флаг, и самолёт стартует.

Мороз по-прежнему крепчал. М.С. Бабушкин решил рискнуть и лететь без официального разрешения. Вместе с Г.С. Валавиным он залез в самолёт и, не прощаясь, нажал на газ. Через 1 час 15 минут экипаж совершил посадку в Ванкареме, где был восторженно встречен местными чукчами.

На льдине среди челюскинцев начались волнения. После прилёта А.В. Ляпишевского самолётов не было уже больше месяца. Ледовый аэродром стихия ломала 15 раз, и каждый раз люди начинали приводить его в порядок заново. К тому времени заболел О.Ю.Шмидт. По воспоминаниям А.Е. Погосова, назначенного комендантом аэродрома, некоторые зимовщики пожелали двинуться к берегу пешком. Но Отто Юльевич, зная по опыту всех арктических экспедиций, что это верная гибель, нашёл в себе силы пресечь такие попытки. Он *«пригрозил расстрелом всякому, кто попытается осуществить подобное безумие».*

Фашистская пресса в Германии тем временем предрекала, что *«все челюскинцы погибнут, да так большевикам и надо».*



162.

Открытка в честь
спасения челюскинцев с
изображением
О.Ю. Шмидта



163.

Открытка в честь
спасения челюскинцев
с изображением
А.В. Ляпидевского и
самолёта АНТ-4



164.

Открытка в честь
спасения челюскинцев
с изображением
Н.П. Каманина
и самолёта МР-5

Если бы на их месте были бы немецкие вожди, они знали бы, что нужно делать. Во что бы то ни стало, сильные вожди должны были выбраться на землю, не считаясь, что по дороге многие погибнут. И хотя там руководитель с немецкой фамилией, но, очевидно, он с большевистским духом. Если бы он был немцем, то он назвал бы себя фюрером, сжёг бы радиостанцию и скомандовал: «На берег!». Он бросил бы женщин, детей, стариков, а сам ушёл бы».

Но спасательная воздушная операция полярных лётчиков не прекращалась. 29 марта из Номы в Ванкарем на «Флитстере» вылетели С.А. Леваневский и уполномоченный правительственной комиссии Г.А. Ушаков. На советской стороне Берингова пролива, в Уэлене выложили полотнища, требуя посадки. Но лётчик проигнорировал сигналы, рассчитывая проскочить до Ванкарема. Как оказалось, зря: метеорологи сообщали о быстром ухудшении погоды.

Вскоре в районе Колючинской губы самолёт столкнулся с мощным снежным зарядом и обледенел. Почти ничего не было видно, и С.А. Леваневский вёл отяжелевшую машину по приборам. Мотор сначала заглох, потом снова заработал. Когда по расчётам под самолётом должен был находиться Ванкарем (на самом деле экипаж не долетел несколько десятков километров), лётчик левой рукой в перчатке выбил одно из окон козырька в кабине. Кое-как ориентируясь в пурге, он повёл «Флитстер» на посадку. Удар потряс машину – от столкновения с незамеченным торосом отлетела одна лыжа. Вторую С.А. Леваневский снёс уже намеренно о другой торос. Садился «на брюхо», не видя земли. Во время удара о ледяную глыбу пилота оглушило, и самолёт остановился.

«Флитстер» оказался безнадёжно разбитым. Придя в себя, С.А. Леваневский с Г.А. Ушаковым раздобыли в ближайшем чукотском селении две собачьи упряжки и добрались до штаба спасательной операции в Ванкареме. Оттуда они дали телеграмму Сталину, что готовы к дальнейшей работе. Но ни одного полёта на льдину к челюскинцам С.А. Леваневскому уже сделать не удалось – не на чем. Самолёт списали.

Вскоре сюда на втором «Флитстере» с Аляски прилетел и М.Т. Слепнёв.

14 марта отряд Н.П. Каманина, вышедший с Камчатки на пароходе «Смоленск», достиг мыса Олюторский. Дальше дорогу преграждали льды. Здесь же, недалеко от берега, он встретил и пароход «Сталинград» с двумя легкими самолётами Ш-2 пилотов Шостова и Шурыгина, прибывшими из Петропавловска. Вскоре на борт пришла радиограмма

В.В. Куйбышева, в которой сообщалось об аварии А.В. Ляпидевского, который первым прибыл на помощь челюскинцам.

Н.П. Каманин тут же принял решение добираться до Анадыря–Уэлена по воздуху. В течение 10 часов команда выгружала самолёты на плоскодонную баржу и доставляла на берег. Николай Петрович предложил пересечь Анадырский залив строем машин по прямой, а это 400 километров. При обсуждении маршрута, по воспоминаниям бортмеханика Г.В. Грибакина, В.С. Молоков заметил, что *«одному на Севере погибнуть легко. Лететь надо вместе!»* С ветераном авиации согласились все, кроме Ф.Б. Фариха, пожелавшего лететь в одиночку вдоль береговой линии. Фабио Брунович горел желанием вызволить попавших в беду челюскинцев. Он, в частности, по свидетельству штурмана каманинского экипажа М.П. Шелыганова, *«...весь углубился в сборку своего самолёта, пристраивая над плоскостями ящики, в которых намеревался перевозить людей»* (через несколько дней этим опытом воспользуются Н.П. Каманин с В.С. Молоковым, вывезшие значительную часть ледовых пленников в парашютных ящиках. Позднее это ноу-хау В.С. Молоков отнесёт на собственный счёт, но ни разу при этом не упомянет имя Ф.Б. Фариха в своих записках). Н.П. Каманин отстранил строптивного Ф.Б. Фариха от полётов и оставил его на пароходе. Самолёт Фабио Бруновича был передан военному лётчику Б.В. Бастанжиеву. Со всех машин Р-5 сняли пулемёты и бомбардировочную аппаратуру, на них укрепили запасные винты, лыжи и канистры с бензином. Освободившиеся места заняли техники. Пять самолётов – пятнадцать человек.

165.

*Прославленные
авиаторы — первые Герои
Советского Союза.*

*Слева направо: Н. Каманин,
М. Слепнёв, И. Доронин,
В. Молоков, М. Громов,
М. Водопьянов,
С. Леваневский,
А. Ляпидевский*





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ АНТ-6 (Т-2), 1936 г.

Двигатели	4хМ-34РН
Мощность двигателя, л.с.	970
Взлётная масса, кг	21100
Масса пустого самолета, кг	12500
Практический потолок, м	4550
Максимальная дальность полета, км	2500
Максимальная скорость, км/час	280
Пассажирная скорость, км/час	120
Длина самолета, м	25,18
Размах крыла, м	41,85
Площадь крыла, м²	234,5
Высота самолета, м	8,45
Экипаж, чел.	4-6

Сх. 13.
 Самолёт АНТ-6
 конструкции
 А.Н. Туполева
 как тяжёлый
 бомбардировщик имел
 обозначение ТБ-3,
 а в гражданском
 варианте – Т-2

Утром 21 марта звено развёрнутым строем вылетело из Олюторки. Столь тяжёлый перелёт оказался не по силам для лёгких вспомогательных машин У-2. Поэтому военные лётчики Пиндюков и Тишков не смогли принять участие в спасательной операции. К отряду Н.П. Каманина попытались пристроиться две маленьких амфибии Ш-2 пилотов Шостова и Шурыгина. Но, как сообщалось в газетах, они *«на высоте 15 метров попали в нисходящий поток воздуха. Люди невредимы, машины повреждены»*. Вместе со штурманом Ульяновым, высказавшим *«скептическое отношение к исходу спасательных работ»*, все лётчики были отправлены домой.

До Анадыря из отряда Н.П. Каманина смогли добраться 22 марта только 3 машины: командира, Б.А. Пивенштейна и В.С. Молокова. Остальные сделали вынужденные посадки.

Экипаж И.М. Демирова в облаках потерял звено, сбился с курса, приземлился около корякского села Опуха и просидел там 6 дней. 28 марта вылетел в Майна-Пыльгин (ныне Мейныпыльгино), где встретился с экипажем Б.В. Бастанжиева. Пять раз самолёты этих военных лётчиков пытались пробиться в Ванкарем, но возвращались из-за плохой погоды.

В шестой раз топливо у И.М. Демирова оказалось на исходе. Приземлившись, он обнаружил барак с мороженой рыбой, а неподалёку – бочки с бензином. Не запустив остывший двигатель, лётчик отправил бортмеханика за помощью. После ночёвки смог взлететь, но попал в дымку и не заметил, как зацепился крылом за землю. При ударе самолёт загорелся, но И.М. Демирову удалось спастись. Случилось это всего в 15 километрах от Анадыря.

А в 50 километрах от цели в дымку попал и Р-5 Бастанжиева. В результате его машина тоже зацепилась крылом

за склон и разбилась. Лётчик и бортмеханик получили сильные ушибы. До Анадыря голодным и полужамёрзшим лётчикам пришлось добираться по тундре трое суток. Технику Романовскому пришлось ампутировать два обмороженных пальца.

28 марта звену Н.П. Каманина удалось вылететь на Ванкарем. Но, когда до него оставалось всего 60 километров, пришлось изменить маршрут и направить машины для заправки в бухту Провидения. Во время непредвиденной посадки в местечке Велькальтен неподалёку от мыса Беринга на самолёте Н.П. Каманина лопнул шатун, и в итоге сломался амортизационный стержень левой стойки шасси. Пользуясь правом командира, Николай Петрович попытался пересест на Р-5 гражданского пилота В.С. Молокова, но тот «с пистолетом в руках» отстоял свою машину. И тогда, забрав у подчинённого Б.А. Пивенштейна самолёт и бортмеханика Г.В. Грибакина, Н.П. Каманин вместе с корреспондентом П.Г. Кулыгиным 5 апреля улетел через бухту Провидения на Уэлен. Туда же прибыл и В.С. Молоков с бортмехаником П.А. Пелютовым и прибористом-электриком И.Г. Десятниковым. А лётчик Б.А. Пивенштейн вместе с бортмехаником каманинской машины К.Анисимовым остался ремонтировать командирский Р-5.

В Уэлене Н.П. Каманин и В.С. Молоков встретились с лётчиками Ф.К. Кукановым, М.Т. Слепнёвым и его американским механиком У. Лавери. 7 апреля три самолёта вылетели в Ванкарем, где их приветствовали председатель местной чрезвычайной «тройки» по спасению челюскинцев, начальник станции на мысе Северном Г.Г. Петров, полярник Г.А. Ушаков, лётчик М.С. Бабушкин и начальник погранпункта А.В. Небольсин. За 17 дней самолёты Каманина преодолели 2500 километров, совершив 9 посадок и пробыв в воздухе в общей сложности около суток. Из пяти машин к цели дошли только две.

В тот же день самолёты Каманина, Молокова и Слепнёва попробовали найти ледовый лагерь челюскинцев. Удалось это только со второй попытки, но при посадке скоростной американской машины Слепнёва не хватило полосы, она выскочила в зону торосов и повредила шасси. Полярному лётчику пришлось остаться на льдине для её ремонта. Для страховки Каманин и Молоков решили для первого раза взять в свои двухместные кабины по 3 человека. Через час их Р-5 приземлились в Ванкареме.

Регулярные рейсы удалось продолжить из-за разыгравшейся пурги только через два дня, 10 апреля. В тот день самолёты Каманина, Молокова и Слепнёва сделали 5 рейсов



166.

Ремонт самолета
«Флитстер» Н-55
М.Т. Слепнёва на
аэродроме челюскинцев



167.

Самолёт Р-5 лётчика
В.С. Молокова приземлился
в «лагере Шмидта». 1934 г.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ АНТ-7 (МР-6), 1932 г.

Двигатели	2хМ-17
Мощность мотора, л.с.	730
Взлётная масса, кг	6480
Масса пустого самолёта, кг	3856
Практический потолок, м	5520
Максимальная дальность полёта, км	1800
Максимальная скорость, км/час	230
Потолок, м	5000
Длина самолёта, м	14,8
Размах крыла, м	23,2
Площадь крыла, м²	80,0
Высота самолёта, м	6,5
Экипаж, чел.	4

Сх. 14.
 Дальний разведчик Р-6
 – первый советский
 самолёт, пролетевший
 над Северным полюсом.
 В морском варианте
 машины на поплавках
 имели обозначение МР-6,
 а переданные с 1936 года
 в Главсевморпуть – МП-6.
 Некоторые экземпляры
 летали до 1946 года

и вывезли 22 человека. 11 апреля Каманин и Молоков за 7 рейсов спасли ещё 35 человек. При этом помимо двухместной кабины, людей помещали в фанерные парашютные ящики под крыльями. Таким образом, 10 и 11 апреля стали ключевыми днями в челюскинской эпопее, когда было спасено 57 человек.

11 апреля в лагере появился и самолёт ПС-3 И.В. Доронина с бортмехаником Я.Г. Савиным. Лётчик первым преодолел Анадырский хребет, сократив путь на 600 километров. К вечеру прилетел и Р-5 М.В. Водопьянова со старшим техником отряда А.К. Разиным. Он также прошёл над Анадырским хребтом, но из-за плохой погоды сделал крюк в 200 километров, совершив посадку на мысе Северном.

12 апреля спасательная операция продолжилась. Взлетая с льдины с четырьмя челюскинцами, И.В. Доронин повредил шасси. Починив машину, уже с двумя зимовщиками, он вновь пошёл на взлёт, когда опять сломался злополучный болт шасси. Одна из лыж приняла ненормальное положение, но делать нечего, и лётчик продолжил полёт. Тем не менее он удачно посадил свой «Юнкерс» в Ванкареме. К вечеру на льдине остались только 5 человек.

На следующее утро первым вылетел Водопьянов, но в дымке лагерь не нашёл. В полдень стартовало сразу три Р-5: Каманина, Молокова и Водопьянова, которые и поставили победную точку в «челюскинской» эпопее.

В итоге Н.П. Каманин за 9 рейсов вывез 31 человека, В.С. Молоков – за 8 рейсов – 35 человек, М.В. Водопьянов – за 3 рейса – 9 человек, М.Т. Слепнёв – за 2 рейса – 6 человек, А.В. Ляпидевский за 1 рейс – 12 человек, И.В. Доронин – за 1 рейс – 2 человека, С.А. Леваневский – ни одного, так как в лагерь челюскинцев не летал вообще. Сразу же после эвакуации полярников в Кремль ушла торжественная

телеграмма-рапорт за подписями всех пилотов, которые побывали на льдине. По справедливости в их числе следовало быть и М.С. Бабушкину, который на своем Ш-2 смог добраться до Большой земли и вывез ещё 1 человека. Но когда лётчики готовили телеграмму в Москву Сталину, М.С. Бабушкина среди них не оказалось, он был в отъезде. И Каманин на правах старшего, руководивший написанием исторического документа, предложил подписаться в числе прочих и С.А. Леваневскому, оказавшемуся в штабе спасательной операции. Так в список награждённых авиаторов и попал Сигизмунд Александрович.

А настоящий, второй подвиг совершил его товарищ М.Т. Слепнёв. После того как он доставил в Ванкарем своих 5 пассажиров, ему поручили вновь вылететь на Аляску и привезти туда тяжело заболевшего воспалением лёгких О.Ю. Шмидта. С льдины его вывез Молоков. Но состояние руководителя экспедиции требовало немедленной квалифицированной медицинской помощи, рассчитывать на которую в тех условиях можно было только в США. Получив соответствующее распоряжение правительственной комиссии, Г.А. Ушаков вместе с О.Ю. Шмидтом и обоими американскими механиками на пилотируемом М.Т. Слепнёвым самолёте 12 апреля вылетели на Аляску. Поскольку погода благоприятствовала полёту, уже через три часа «Флитстер» (позже этот самолёт прослужил в Полярной авиации до 1938 г.) приземлился в хорошо знакомом лётчику городке Ном, где советский ученый был помещён в местный госпиталь.

После заметного улучшения здоровья О.Ю. Шмидт вместе с Г.А. Ушаковым вылетел в Сан-Франциско, а 15 мая прибыл в Вашингтон. Там советских полярников принял президент США Ф.Д. Рузвельт. Как вспоминал бывший посол СССР



168.

Лётчик М.С. Бабушкин и американские бортмеханики К. Армстедт (справа) и У. Лавери, участвовавшие в эвакуации челюскинцев



169.

Один из полярных У-2

в Соединённых Штатах А.А. Трояновский, госсекретарь Хэлс и его заместитель Филлипс приветствуя Отто Юльевича, подчеркнули, что «*настоящий героизм челюскинцев и спасших их лётчиков являет собой пример, вдохновляющий молодое поколение для подвигов*». Им вторила и американская печать. В частности, газета «Нью-Йорк Таймс» писала в те дни, что «*Шмидт вышел из испытания с непоколебимой репутацией отважного, жертвующего собой человека, и подвиг советских пилотов продемонстрировал это же*».

А переброшенные партиями на собачьих упряжках, самолётах, а также прибывшие пешком (преодолели 500 километров за 10 суток) из Ванкарема в бухту Провидения, участники ледового лагеря и лётчики на пробившихся туда пароходах «Смоленск» и «Сталинград» отправились в обратный путь, взяв курс на Владивосток.



170.
 Страницы орденской
 книжки Героя Советского
 Союза №1
 А.В. Ляпидевского

14 апреля 1934 г. их настигла радостная весть: «Ванкарем, Уэлен. Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепнёву, Водопьянову, Доронину.

Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой над силами стихии. Рады, что вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой Родины.

Входим с ходатайством в Центральный исполнительный комитет СССР:

1. Об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением героического подвига, – звания «Героя Советского Союза».

2. О присвоении лётчикам Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепнёву, Водопьянов, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания «Героев Советского Союза».

3. О награждении орденом Ленина поименованных лётчиков и обслуживающих их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалования.

И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов, В. Куйбышев, А. Жданов».

Через два дня было опубликовано постановление ЦИК об учреждении звания Героя Советского Союза, а 20 апреля – подписан указ о присвоении его семерым лётчикам, спасшим челюскинцев.

Накануне, 19 апреля 1934 г., газета «Правда» вышла с передовой статьёй, где говорилось следующее: «Великая война на Северном ледовитом океане закончилась блестящей победой большевиков. Большевики победили в этой войне потому, что на их стороне была мощная современная техника, и высшее командование страны могло сразу же своими собственными средствами сосредоточить необходимые для отпора силы...

Большевики победили потому, что по первому требованию они могли мобилизовать в указанном месте столько бойцов-героев, сколько им было необходимо.

Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнёв, Водопьянов, Доронин показали чудеса героизма, показали, на что способен стосемидесятимиллионный народ, когда встанет вопрос о защите его родины».

Из столицы Приморья челюскинцы и лётчики поездом приехали в Москву, где их вместе с прибывшим из Америки О.Ю. Шмидтом ждали невиданная ранее торжественная встреча тысяч москвичей, правительственный приём в Георгиевском зале Кремлёвского дворца, артиллерийский



171.

Первые лётчики – Герои Советского Союза (слева направо):

1-й ряд – С. Леваневский,

А. Ляпидевский,

И. Доронин;

2-й ряд – М. Слепнев,

М. Водопьянов,

Н. Каманин;

вверху – В. Молоков

салют и, конечно же, награды. Семёрку же пилотов, ставших первыми Героями Советского Союза (медали «Золотая Звезда» появилась 16 октября 1939 г.), 20 апреля 1934 г. ЦИК СССР наградил орденом Ленина и грамотами.

Так авиаторы, в том числе полярные лётчики, положили начало рождению в стране целой плеяды лучших из лучших её сыновей и дочерей, выдающихся смелых и мужественных людей – Героев Советского Союза.

Ордена Ленина, но без присвоения званий Героев, были вручены и членам их экипажей, включая упоминавшихся американских механиков. Кавалерами высшей награды страны стали Л.В. Петров, М.А. Руковский, У. Лавери, П.А. Пелютов, И.Г. Девятников, М.П. Шелыганов, Г.В. Грибакин, К. Армстедт, В.А. Александров, М.Л. Ратушкин, А.К. Разин и Я.Г. Савин. Кроме того, все названные авиаторы, в отличие от челюскинцев, получили премии в размере годового жалования.

Тем же постановлением ЦИК СССР «за исключительно умелую организацию дела спасения челюскинцев с максимальным использованием всех наличных местных средств и правильную расстановку лучших лётных сил, что в итоге обеспечило успешное, без единой человеческой жертвы, разрешение поставленных правительством Союза ССР задач по снятию со льдов Ледовитого океана экспедиции челюскинцев, а также за проявление личного мужества и настойчивости для достижения конечной цели» ордена Красной Звезды и шестимесячного жалования были удостоены лётчики В.Л. Галышев, Б.А. Пивенштейн, Б.В. Бастанжиев и И.М. Демиров.

172.
Лётчик Б.Ф. Фарих
(справа) и бортмеханик
Ф.И. Бассейн перед
вылетом на
о. Врангеля. 1934 г.



А 15 июня 1934 г. постановлением ЦИК СССР «за выдающееся участие в организации и проведении спасения челюскинцев и сохранении научных материалов экспедиции» были награждены: орденом Трудового Красного Знамени – бортмеханик и комендант аэродрома Н.В. Аникин, лётчик Ф.Б. Фарих, бортмеханик Ф.И. Бассейн, второй пилот самолёта АНТ-4 Е.М. Конкин; грамотами ЦИК СССР – бортмеханик самолёта АНТ-2 Н.М. Куров, базовый механик А.М. Яровой и техник А.И. Складаров.

После завершения челюскинской эпопеи четверо из семи лётчиков-героев пошли учиться в Военно-воздушную академию РККА им. Н.Е. Жуковского, а трое – Водопьянов, Леваневский и Молоков – остались в Полярной авиации.

Значение челюскинской эпопеи в научном и практическом отношении далеко выходило за пределы целей, которые были поставлены перед экспедицией. Формально поход закончился неудачей. Но эта неудача ни у кого не оставила сомнения в возможности эксплуатации Северного морского пути даже в такие тяжёлые в ледовом отношении годы, каким был 1933 год. Плавание «Челюскина» подтвердило основные выводы, сделанные на основании похода «Сибирякова», о возможности регулярной эксплуатации арктического пути. Можно с уверенностью сказать, что исход похода мог стать иным, если бы «Челюскин» был ледокольным пароходом. Не подлежит сомнению и то, что плавание могло закончиться удачно, если бы не двадцатидневное опоздание с выходом на трассу и отсутствие помощи ледокола на последнем этапе. Челюскинская эпопея вскрыла просчёты и недостатки в организации, методах и средствах арктического мореплавания. Она, как ни один арктический поход до этого, обогатила полярный опыт моряков, лётчиков, учёных, дав ценнейший материал для разработки конкретных планов освоения Северного морского пути.

Стало очевидным, что регулярное судоходство на арктических трассах невозможно без создания ледокольного флота и специальных судов, приспособленных для плавания во льдах, без организации авиационного подразделения для ведения ледовой разведки.

«Блестящие действия лётчиков по спасению челюскинцев, – писал 22 августа 1934 г. в газете «Полярная правда» Б.Г. Чухновский, – не только подытожили опыт работ Полярной авиации, но и обогатили его новыми достижениями в борьбе с морозами, пургами, с трудностями пуска моторов и обслуживания самолёта в условиях зимней стужи и полярной сумеречности.



173.

Бортмеханик Ф.И. Бассейн на лётной работе с 1928 года, в Полярной авиации – с 1932 года. Участвовал в спасении команды парохода «Челюскин», в 1935-1937 годах в составе экипажа М.В. Водопьянова совершил несколько дальних перелётов в Арктике, в т.ч. высаживал группу И.Д. Папанина на Северный полюс. Вторично достиг полюса в ходе поисков самолёта С.А. Леваневского. Участник советско-финляндской войны. В августе 1941 года летал на бомбировку Берлина, затем был на испытательной работе в Казани. В 1942 году в связи с частичной потерей зрения уволился из армии. Работал инженером в институте лётных испытаний, затем – в МАГОН. В 1954 году был вынужден оставить работу в авиации



174.

В.И. Аккуратов – известный навигатор Полярной авиации. Находился на лётной работе 44 года (1934–1978). В 1936 году – штурман лётной экспедиции на Землю Франца-Иосифа, в 1937 году участвовал в высадке дрейфующей станции «СП-1», осенью 1937–зимой 1938 гг. дежурил вместе с экипажем самолёта Н-169 на Земле Франца-Иосифа. Много лет летал на самолётах ледовой разведки. В 1941 году участвовал в полёте в район «Полюса относительной недоступности». Осенью 1941 года участвовал в перелёте из Москвы в США через Аляску. Выполнил более 60 боевых вылетов в осаждённый Ленинград. Позднее служил в АДД, совершил 195 боевых вылетов. После войны вернулся в Полярную авиацию, принимал участие в высадке и работе всех дрейфующих станций (до «СП-25»). Более 15 лет был главным штурманом Полярной авиации

Многokrатно отрываясь, иногда подолгу (1925–1928 гг.), от непосредственной лётной работы из-за учебы или – ещё того чаще – ради подготовки новых авиационных средств для освоения Севера, я и сейчас, находясь в таком очередном периоде подготовки, с большим нетерпением ожидаю того дня, когда вновь войду в строй лётчиков Арктики.

Задачи, стоящие перед советской авиацией на Севере, велики. Необходимо в кратчайший срок полностью освоить Северный морской путь. В этом освоении авиация – «глаза Арктики» – становится одним из решающих факторов. Но для того чтобы выполнить эту почётную задачу, возложенную партией и правительством на Главное управление Северного морского пути, всему его лётному и обслуживающему составу необходимо усилить своё внимание на усовершенствование всего комплекса технических средств лётной работы, на повышение своей собственной технической квалификации и на умение сочетать авиационную службу со всеми другими видами работ, связанных с освоением Арктики.

Опыт спасения экспедиции О.Ю. Шмидта привёл к выводу о необходимости строительства аэропортов по всей трассе, ибо бортовые лёгкие самолёты типа Ш-2 эту задачу решать были не способны.

Важным условием безопасности судовождения стало гидрографическое обеспечение, что вызвало организацию гидробаз, производство морского промера, создание морских карт и лоций, строительство навигационных знаков и другое. Большие работы были намечены по развитию сети полярных станций, строительству радиоцентров, морских портов.

Из челюскинской эпопеи были сделаны правильные выводы, чтобы сделать Северный морской путь магистралью массовых перевозок народнохозяйственных грузов.

Невозможно было недооценить значение похода и спасения экипажа «Челюскина» в расширении знаний о природе арктических морей. Исключительную ценность имели данные, опубликованные Гаккелем и Хмызниковым по дрейфу льда в Чукотском море. Общая протяжённость дрейфа в Чукотском море, во время которого производились непрерывные наблюдения, составила за 177 суток 2042 километра, из них: на судне за 119 суток – 1831 километр, в «лагере Шмидта» за 58 суток – 211 километров. Научными наблюдениями в этот период был охвачен широкий круг природных явлений, происходящих во всех подвижных оболочках Земли. Эти данные являлись уникальными, так как ни до эпопеи, ни после неё в зимний период в Чукотском море такие наблюдения не выполнялись.

В результате анализа этих наблюдений удалось выяснить основные особенности циркуляции вод и льдов.

И, наконец, челюскинская эпопея способствовала возникновению нового способа изучения Арктики, который позже получил широкое развитие. В те времена из всех средств, испробованных человеком для изучения морей, наиболее распространёнными были маршрутные судовые разрезы и стационарные наблюдения с береговых и островных пунктов. Если до этого и делались попытки использовать самолёт и дирижабль, то очень ограниченно, и применение этих средств носило чисто рекогносцировочный характер. Двухмесячный дрейф «лагеря Шмидта» и спасательная воздушная операция имели совершенно неожиданный эффект. Именно там, в «арктическом плену», возникла идея использовать ледяное поле как самодвижущуюся платформу для морских исследований в Арктике, а самолёт – как средство для доставки на лёд научной группы. Это и показала вся последующая практика Полярной авиации.

2.4. Обслуживание летней навигации 1934 года

Челюскинская эпопея на некоторое время отвлекла внимание общественности от будничной, повседневной работы, которой занималось Управление воздушной службы ГУСМП в Арктике.

А тем временем весной 1934 г. восточнее Таймыра, у островов Комсомольской Правды, продолжал зимовать с прошлого года караван судов, входивших в Первую Ленскую экспедицию по доставке грузов из Архангельска на север Якутии. Для проведения ледовой разведки к ним на помощь был выслан самолёт У-2 Н-12 лётчика М.Я. Линделя.



175.

*Экипаж самолёта Дорнье
«Валь» М.В. Водопьянова*

На ледорезе «Литке» был организован поход, научным руководителем которого был назначен профессор Ю.В. Визе. Вот, что вспоминал он о встрече с полярными лётчиками: *«В бухте Провидения нас ждал самолёт Ш-2, прилетевший сюда с мыса Шмидта под управлением лётчика Ф.К. Куканова. Этот самолёт, который должен был обслуживать экспедицию в отношении ледовых разведок, надо было взять на борт ледореза. Вопрос, какой именно самолёт и какого лётчика дадут, оставался неясным ещё в Петропавловске. Узнав, что выбор пал на Куканова, все очень обрадовались. Лучшего лётчика нам трудно было бы сыскать. Его блестящая работа на Чукотском полуострове осенью 1933 года была ещё у всех в памяти»*. Когда пилот появился на «Литке», все крепко пожали руку этому отважному и необычайно скромному человеку. Не менее горячо приветствовали и его неразлучного бортмеханика С.П. Кукву.

«В положении, в каком мы тогда находились, – вспоминал В.Ю. Визе, – ледовая разведка с самолёта могла бы оказать нам большую пользу. В самом деле, если льды были сильно уплотнены и непроходимы у берега Чукотского полуострова, то это не значило, что и в северной части пролива Лонга льды находятся в таком же состоянии. Возможность того, что там найдётся проход для ледореза, не исключалась. Однако наша амфибия Ш-2 не могла нам помочь – вокруг «Литке» всюду простирались торосистые льды, с которых стартовать на самолёте нечего было и думать, открытой же воды нигде не было видно.

Так как мы знали, что в это время на мысе Шмидта находился лётчик Фарих, в распоряжении которого имелся большой самолёт, то обратились к нему с просьбой произвести для нас ледовую разведку в северной части пролива Лонга. Фарих охотно согласился и произвёл разведку 18 июля. В результате



176.
Самолёт Г-1 Н-292
Игарской авиагруппы

он сообщил, что в районе мыса Шмидта мелкобитый лёд составлял 10 баллов, а в 25 милях от него находилась чистая вода. Проход судов возможен».

Северная часть пролива Лонга в то время в навигационном отношении была совершенно не исследована, поэтому Ю.В. Визе тайне мечтал о проведении там научных наблюдений. Благодаря полётам Ф.К. Куканова на Ш-2 поход ледореза «Литке» в этот район в июле успешно состоялся.

В конце августа того же года при помощи самолёта Дорнье «Валь» Н-2 лётчика А.Д. Алексеева была выполнена операция по замене с о. Домашнего четырёх зимовщиков во главе с начальником станции Н.П. Демме. Два года они находились на острове без замены и свежих продуктов.

22 августа 1934 г., подводя итоги 10-летия первого полёта Б.Г. Чухновского на ледовую разведку в Карском море, ТАСС писал: *«Темпы развития авиации в Арктике непрерывно продолжают повышаться. За первое зимнее полугодие 1934 года самолёты налетали 932 часа, покрыв 146 602 километра, причем в данные эти не включена особо стоящая работа по спасению челюскинцев».*

После успешного завершения экспедиции О.Ю. Шмидта в интересах Севморпути на Чукотке на самолёте П-5 «Л11090» М.В. Водопьянова работал и Ф.Б. Фарих. В частности, с мыса Шмидта он доставил на о. Врангеля, где уже четвёртый год не было смены зимовщиков, нового начальника станции Петрова и радиста Иванова. А потом в ходе навигации совершал воздушную разведку для судов, пробивавшихся сквозь ледяные заторы Чукотского моря. Однажды Ф.Б. Фариху пришлось вылететь в туман на Анадырь, чтобы доставить в больницу заболевшего метеоролога. На обратной дороге мотор «поперхнулся» второсортным бензином и заглох. При посадке в тундре шасси попало в ямку, самолёт скапотировал и сломал винт. Пешком экипаж добрался до полярной станции на мысе Шмидта, где его ожидала радиограмма с приказом прибыть в Москву, используя ледорез «Литке», совершавший сквозной рейс по Северному морскому пути с востока на запад.

Главсевморпуть был вынужден значительно расширить зимовку на мысе Челюскин. В штат станции включили лётное звено, и общее количество зимовщиков довели до 22 человек. Их общими усилиями было построено два новых просторных склада: продовольственный и авиационный. Максимум свободного времени зимовщики уделяли авиации. Биолог Тюлин заведовал аэродромом, принимая и выпуская самолёт, доктор Рынейский работал в качестве второго механика. Профессионализм экипажа М.Я. Лин-



177.
*Начало строительства
полярной станции на мысе
Челюскин полуострова
Таймыр. 1932 г.*

деля и Игнатьева обеспечили чёткую работу авиазвена. 54 взлёта и посадки, 90 налётанных часов на У-2 «Н-12», «Н-15» (до момента аварий у мыса Гамарника) выдвинули станцию в общей работе авиации в Арктике в 1934 г. на одно из первых мест.

Самолёт обычно принимал участие в работе метеогруппы и гидрологов. Старший метеоролог Рихтер совершил два продолжительных высотных полёта, фиксируя картину распределения температур и давления в верхних слоях атмосферы. Гидролог Данилов 19 февраля вылетел к островам Самуила для организации гидрологической группы из числа работников зимующих судов и проведения глубоководной станции в этом районе. Арктическая авиалиния мыс Челюскин–острова Самуила действовала регулярно и чётко.

По программе Второго Международного полярного года на базе полярной станции мыс Челюскин в сентябре 1934 г. развернулось строительство крупной геофизической обсерватории. Руководителем стройки назначили И.Д. Папанина, геофизиком – Е.К. Фёдорова. Помимо стационарных наблюдений, последний совершил несколько пеших и лодочных маршрутов в северной части Таймырского полуострова. Директор Арктического института А.Ф. Трёшников вспоминал: *«К сожалению, тот первый поход был омрачён воздушной катастрофой. Путешественники, не доходя 15 км до станции, остановились на ночёвку. Уже в сумерках к ним прилетел самолёт У-2. Лётчики убедились, что в походе всё благополучно, попили кофе и улетели обратно. Никто не думал, что полёт закончится бедой, ведь до станции было всего 7–8 минут лёта. Но когда на другой день вездеход вернулся домой, выяснилось, что самолёт обратно не прилетел.*

Поднялся в воздух самолёт Р-5 (П-5 Н-27. – Авт.). Фёдоров и пилот Прахов обнаружили среди холмов разбитый самолёт У-2. Признаков живых людей не было. Вернулись на станцию. Папанин снарядил спасательную партию на нартах во главе с Фёдоровым. Но в темноте среди холмов самолёт не нашли. Вернулись обратно. Наутро с самолёта было уточнено направление на место катастрофы, и вторая спасательная партия на собаках доставила трупы двух погибших лётчиков. Вероятно, пилот решил, что он летит над морем и, пробивая облачность, врезался в холм (погибли лётчик Воробьёв и бортмеханик Шилов. – Авт.)».

Уроки челюскинской эпопеи не прошли даром. Управлению воздушной службы Главсевморпути было поручено основать постоянную авиабазу и на берегу Чукотского моря. Но набрать группу молодых авиаторов, готовых зимовать на



178.
*Геофизик Е. Фёдоров
(справа) и врач Е. Шольц
заготавливают снег для
получения воды*



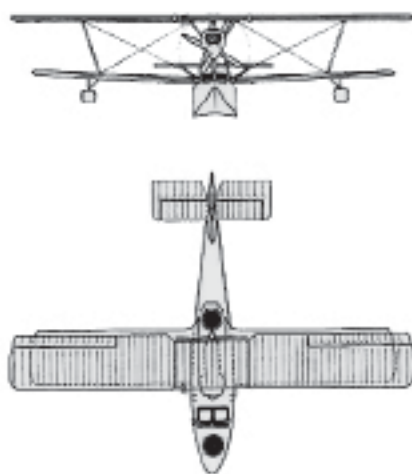
179.

Слева направо:
М.С. Бабушкин,
М.В. Водопьянов,
Н.С. Хрущёв. 1935 г.

«краю света», удалось только в сентябре 1934 г., когда навигация завершилась. Никто из них в Арктике раньше не летал и не имел достаточного лётного стажа. Старшим в команде назначили отставного военного лётчика И.Л. Павленко, а механик А.П. Татаренко стал базовым инженером. Кроме них, основателями чукотской авиации выступили пилоты В.М. Сургучёв, Л.К. Прокопов, В.И. Масленников и Г.И. Катюхов, штурманы В.П. Падалко и Л.М. Рубинштейн, бортмеханики Г.Г. Соколов, С.В. Панков, А.А. Гриченко и Д.А. Феденко.

11 ноября в бухте Провидения бросил якорь пароход «Хабаровск». Идти до конечной точки – мыса Шмидта – было уже поздно. Матросы быстро выгрузили на берег ящики с самолётами, продуктами и снаряжением, и пароход ушёл. Вскоре на Чукотку пришла зима. Авиаторы освободили самолёты из ящиков и приспособили их под жильё. Пищу по очереди готовили на примусах, спали на нарах, не раздеваясь, о бане и чистом белье речи не было. В отряд вошли 6 самолётов П-5 (Н-42, 43, 44, 47, 48, 49) и 2 У-2 (Н-38, 39). Летать начали уже в январе. Поначалу парами в бухту Лаврентия и Уэлен, а потом и на мыс Шмидта. Именно здесь было определено место для базирования Чукотского авиаотряда, но строители за прошедшую навигацию успели заложить только фундаменты домов. Пришлось потеснить зимовщиков на полярной станции. Главное, что здесь была баня. Лётчики отмылись, отдохнули и с апреля 1935 года начали регулярные полёты. С этого времени и начала свой отчёт авиация Чукотки.

В итоге 1934 год стал для авиации ГУСМП особым – впервые с её помощью в советской Арктике *«работали круглогодичные авиабазы»*.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ «Савойя» SM-62bis (МБР-4)

Двигатель	«Испано-Суйза 19L»
Мощность двигателя, л/с	600
Взлётная масса, кг	4100
Масса пустого самолёта, кг	2840
Крейсерская скорость, км/час	225
Практический потолок, м	4600
Дальность полёта, км	520
Длина самолёта, м	12,3
Размах крыльев, м	16,6
Площадь крыльев, м ²	69,5
Экипаж, чел.	2-3

Сх. 15.
 Самолёт «Савойя Маркетти» SM-62bis был приобретен в 1930 году для лицензионной постройки в Таганроге. Всего построили 22 SM-62bis и доработали 29 машин, получивших обозначение МБР-4. В 1936 году был заменен в войсках гидросамолётом МБР-2. Снятые с вооружения самолёты передавали в ГВФ и Главсевморпуть

В том же году УВС Главсевморпути приняло ряд мер и по укреплению материально-технической базы в Сибири. Благодаря деятельности стройконторы «Авиагидрострой» во главе с С.З. Барановским, была «создана авиаремонтная база в Красноярске и аэродромное хозяйство по Енисейской авиалинии. Строительство в основном осуществлялось хозяйственным способом. Строительные работы производились на острове Молокова, в Красноярске и на р. Енисее». В частности, были построены аэровокзал, гидроспуск, авиамастерские, бензохранилище, двухэтажный дом для лётного состава и дом для административно-хозяйственных работников, испытательный стенд, склады, трансформатор, водопровод, котельная и три ангара, включая два сборных. Кроме того, изыскательская партия приступила к строительству воздушной линии Игарка–Дудинка.

В 1934 г. УВС стало обслуживать сразу две авиалинии: новую – Обскую и старую – Енисейскую, продлённую до Дудинки, общей протяженностью 3742 километра. На них постоянно работали 10 самолётов (в т.ч. экипажи лётчиков «Алексеева, Антюшева, Быкова, Головина, Козлова, Корбута, Липпа, Махоткина, Молокова, Неронена, Прахова» на Дорнье «Валь» – Н-2, Н-9, Н-26, ПС-4 Н-5, МП-1 – Н-34, Н-50, МР-5 – Н-25, Н-27, У-2 – Н-22, Н-40), которые совершили 111 рейсов (32 зимой и 79 летом).

Всего в 1934 г. в УВС ГУСМП работали 46 самолётов (числились – 57, из которых были списаны по различным причинам 11). Результаты их деятельности с нарастающим итогом за последние три года представлены в таблице:

Показатели	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Количество самолётов	3	5	17	46
Количество самолётов	140	249	542	1079
Налёт (час)	392	570	1413	2766
Налёт (км)	58800	93500	231094	452467
Перевезено				
пассажиров (чел.)	80	123	374	77
почты (кг)	-	37	1723	13344
грузов (кг)	700	3277	19351	36718

Из общего налёта полярных самолётов в 1934 г. основная доля пришлась на производственные полёты – 2083 часа (в 1933 г. – 985,7) и 683,5 часа – на вспомогательные полёты (в 1933 г. – 427,3). При этом в производственной деятельности УВС больше всего – 1406,5 часа составили перевозки пассажиров и грузов (в 1933 г. – 622,1), 328 часов – полёты на зимовки (в 1933 г. – 58,3), 247 часов – полёты в море (в 1933 г. – 171,3) и 101,5 часа – полёты по обследованию новых районов (в 1933 г. – 134). Во вспомогательной работе 371,3 часа составили перелёты по изменению мест дислокации (в 1933 г. – 348,6) и 312,2 часа – служебные и тренировочные полёты (в 1933 г. – 78,7).

«В 1934 году, – подчёркивалось в отчёте УВС ГУСМП, – наилучшие показатели дали следующие пилоты:

Фамилия	Налёт за год (час)	Тип самолёта	
		зима	лето
Корбут	345	У-2	В-33
Неронен	297	У-2 П-5	
Головин	293	П-5, У-2	«Валь»
Алексеев	266	У-2	«Валь»
Махоткин	238	В-33	«Валь»
На зимовках			
Фарих	98		П-5
Линдель	72		У-2
Кошелев	52		П-2



180.
Первооткрыватель многих
авиатрасс в Сибири и на
Крайнем Севере лётчик
И.И. Черевичный



181.

М.В. Водопьянов и
один из первых русских
авиаторов
Б.И. Россинский.
Москва.
24 августа 1937 года

В 1933 году наибольший налёт за год имел пилот Липп – 388 часов на самолёте В-33, на котором он работал почти беспрерывно. В 1934 году этот же самолёт имел налёт – 498 часов, но пилоты менялись несколько раз».

Подводя итоги деятельности службы, её начальник М.И. Шевелёв 28 февраля 1935 г. на совещании работников ГУСМП в докладе «Работа авиации на Севере» отметил: «Если летом 1933 года мы могли с полной уверенностью сказать, что в любую точку Советского Севера, куда нужно мы полетим, выполним задание и вернёмся, причём эта уверенность на основе той работы, которую мы проделали, то здесь была одна оговорка, а именно «только летом». Зимой такой уверенности мы ещё не имели, и в операции по спасению челюскинцев наиболее интересным, с точки зрения авиационно-технической, нужно считать полёт звена Молокова, Каманина от Анадыря и дальше к Северу. Этот перелёт интересен тем, что самолёт никем не встречался. Если до Анадыря они шли с готовыми площадками, когда плохо или хорошо, но аэродромы всё же разравнивались и было кому подогреть воду, то при перелёте от Анадыря дальше на Север этого уже не имелось, и лётчикам приходилось с воздуха самим выбирать место для посадки, а это при условии зимнего освещения в Арктике, при отсутствии теней крайне затруднительная штука. Это потребовало большой точности расчёта и больших навыков у лётчиков. Наконец, суметь обслужить машину, суметь разогреть её своими самолётными силами, запустить мотор и обслужить мотор на стоянке исключительно силами экипажа является большим достижением, и это даёт уверенность, что, пожалуй, мы и зимой сумеем летать по совершенно необорудованным трассам, как мы летаем летом».

182.

Самолёты АРК-5 лётчиков
М.В. Водопьянова и
М.Я. Линделя перед
вылетом из Москвы на мыс
Шмидта.
Весна 1935 года





183.

Полярные авиаторы.
Слева направо: И. Спирин,
М. Бабушкин, С. Иванов,
П. Петенин, Ф. Бассейн,
М. Водопьянов

«Мы в 1934 г. с воздуха замкнули весь Северный морской путь от запада до востока, – продолжал Марк Иванович в январе 1935 г. в интервью одному из изданий. – Наши пилоты за один прошлый год прошли в Арктике 450000 километров, налетав 2780 часов и перевезя 547 пассажиров и 37000 килограммов груза и почты, в два раза превысив работу полярной авиации в 1933 году».

Одновременно с работой УВС ГУСМП на Дальнем Востоке велось создание собственной авиаслужбы и у треста «Дальстрой» ОГПУ СССР. Ещё в 1932 г. Совет труда и обороны принял постановление «Об установлении регулярного воздушного сообщения с приисками (золотодобывающими. – Авт.) треста «Дальстрой». Гражданскому воздушному флоту было предложено подготовить исчерпывающие материалы об обеспечении треста самолётами, запчастями, горюче-смазочными материалами, лётным и техническим составом. Самому же «Дальстрою» предписывалось незамедлительно приступить к оборудованию по проектам ГВФ посадочных площадок и аэростанций, строительству необходимых помещений.

В 1934 г. советское правительство выделило тресту 4 самолёта. А 29 декабря у причала морского порта Нагаево ошвартовался пароход «Уэлен», на борту которого находились отечественные самолёты П-5 и С-1, а также лётный и технический состав. Так началась история Магаданской авиации, внёсшей большой вклад в развитие производительных сил Колымы. Уже 5 января 1935 г. лётчик Д.Н. Тарасов и штурман И.Д. Мельников опробовали первый самолёт и произвели ледовую разведку для парохода «Уэлен» и ледокола «Красин».

С 27 февраля начались перевозки пассажиров, почты и грузов из Магадана (с. Нагаево) на прииск Балаганное, где находились совхоз и рыбные промыслы. Следует отметить, что авиаторам приходилось прокладывать и осваивать

184.
*Начальник полярной
станции на мысе Желания
И.М. Никитин (в центре)
беседует с авиаторами
М.В. Водопьяновым и
И.Т. Спириным*



воздушные линии в очень сложных условиях. Успешное выполнение рейса полностью зависело только от личного опыта пилота. В таких же тяжёлых условиях приходилось работать и наземным службам, которые не имели специального оборудования и обслуживали самолёты с двигателями водяного охлаждения при крайне низких температурах.

Накопив определенный опыт эксплуатации самолётов в условиях горно-таёжной местности, лётчики продолжали освоение местных воздушных линий. 23 марта 1935 г. по маршруту с. Нагаево–Хабаровск на небольшом самолете П-5 вылетел Д.Н. Тарасов и успешно проложил первую дальнюю авиалинию. 25 марта совершил первый перелёт через Яблоновый хребет и произвёл посадку на реке Колыме в Среднекане лётчик П.С. Карп. Через три дня он же на П-5 вылетел на выполнение ответственного задания: связаться с «материком» по маршруту Магадан–Хабаровск. Рейс продолжался тринадцать дней. На обратном пути экипаж доставил в Охотск семена овощей для весеннего сева, без которых местные жители были обречены на цингу.

Примерно в тот же период лётчик М.С. Сергеев доставил из Магадана в Зырянку участников геологической экспедиции В.А. Цареградского, что положило начало разведке и освоению золотоносных долин р. Неры и р. Индигирки. Установление воздушной связи с этим перспективным районом было настолько знаменательным событием, что В.А. Цареградский направил благодарственную телеграмму директору Дальстроя.

В том же году на авиаторов была возложена ещё одна трудная задача. Остро встал вопрос картирования территории бассейна Колымы. Чтобы решить эту проблему

обычным наземным способом, потребовались бы десятки партий. Не имея даже полётных карт, лётчики совместно с топографо-геодезическим отделом взялись за дело. Для производства аэросъёмочных работ выделили опытный экипаж в составе пилота Д.Н. Тарасова, штурмана И.Д. Меньшикова, бортмеханика Филатова и топографа Брусенкина. По намеченным маршрутам они облетали большую территорию, доказав на практике целесообразность воздушно-визуальной съёмки.

За первый год своей деятельности авиаторы Дальстроя перевезли 129 пассажиров, налетали 462 часа и довели объём грузоперевозок до 15000 тонно-километров. В процессе эксплуатации авиатранспорта в 1935 г. определилась его роль и функции в системе треста. Первая – организация и осуществление всех видов воздушной связи (перевозка пассажиров, почты, груза). Вторая – обслуживание научно-исследовательских разведывательных работ экспедиций и производство воздушной съёмки. И третья – выполнение специальных заданий (медицинская помощь, культобслуживание и пр.)

2.5. Москва укрепляет Арктическое направление

Из случая с «Челюскиным» руководство страны сделало выводы не только в отношении Чукотки. На заседание Политбюро ЦК партии были приглашены О.Ю. Шмидт и М.И. Шевелёв. В итоге 20 июля 1934 г. увидел свет совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) №1726 «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства». Оно стало первой трёхлетней программой обеспечения ГУСМП морским и воздушным транспортом. В нём, в частности, говорилось: *«Опираясь на героическую работу советских моряков, лётчиков, учёных и хозяйственников, сейчас уже возможно значительно шире развернуть мероприятия, обеспечивающие полное освоение Северного морского пути и полное развитие хозяйства Крайнего Севера СССР».*

Постановлением предусматривалось строительство 4 ледоколов типа «Красин» водоизмещением по 10000 тонн, 2 ледоколов дизель-электроходов по 12000 тонн, 2 вспомогательных ледоколов по 6000 тонн, *«специальных транспортных судов, приспособленных для плаваний в различных районах Северного морского пути, а также гидрографических и вспомогательных судов».*

В документе было отражено расширение и модернизация портов Мурманска, Архангельска, завершение стро-



185.
*Р-5 с закрытой
кабиной-лимузином*



186.
*Амфибия северного края
(АСК) – в единственном
экземпляре самолёт
передали в 1936 году в
Главсевморпуть, но осенью
1937 года он был разбит
во время наводнения*



187.
*Самолёт «Сталь-2»
ОКБ А.И. Путилова*

ительства новых портов и угольных баз на о. Диксон, в бухтах Тикси и Провидения, Мурманского судоремонтного завода и Тиксинских судостроительных мастерских. Было намечено создание портов в Югорском Шаре, устьях Оби, Енисея, Пясины, Хатанги, Анабары, Оленёка, Лены, Яны, Индигирки и Колымы.

Но наиболее внушительной выглядела программа авиационного строительства для Арктики. Было признано крайне необходимым выпустить в течение трёх лет 253 летающие лодки шести типов: двух лицензионных – «Хейнкель-5», «Хейнкель-Д55» и четырёх отечественных – поплавковый вариант Р-5, АИР-5, АРК-3 (Арктический разведчик) и ДАР-2 (Дальний арктический разведчик). Говоря о самолётах, которые ждала в тот период Полярная авиация, начальник УВС М.И. Шевелёв, отмечал, что службе крайне необходимы гидроразведчики открытого моря, двухмоторные пассажирские машины, одномоторные «грузовики» (типа «Форд» или Ю-52) и самолёты специального применения для разведки льда и залежей морских животных.

По мере получения новейших самолётов УВС ГУСМП должно было к весне 1937 г. проложить в Арктике 16 авиалиний общей протяжённостью 28000 километров, которые бы связали её с Сибирью и Дальним Востоком, а также оборудовать для них 18 основных авиабаз.

Значительно должна была расшириться и сеть полярных станций. Их численность планировалось довести к весне 1937 г. с 33 до 89. Как говорил М.И. Шевелёв, *«зимовщики станций, в которые полетят самолёты, должны будут обеспечить у себя посадочные площадки и всё, что надо для приёма и обслуживания самолётов, так как, например, в прошлую зиму в бухте Варнека на месте посадки были большие неубранные заструги льда»*.

ГУСМП объединило под своим началом весь ледокольный флот и было обяzano *«расширить гидрографические работы с расчётом получить к концу 1937 года мореходные карты Северного морского пути и карты важнейших подходов к устьям сибирских рек»*, *«привести свои научные учреждения в соответствие с указанным расширением задач»*.

Совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) потребовало: *«1. Возложить на Главное управление Северного морского пути изыскания и эксплуатацию естественных производительных сил в советской Арктике.*

2. Территорией деятельности Главного управления Северного морского пути считать в европейской части СССР острова и моря Ледовитого океана, а в азиатской части – территорию севернее 62-й параллели (параллель Якутска).



188.
Командир самолёта
Н-172 А.Д. Алексеев
и бортмеханик
К.Н. Сугробов

3. Установить, что все хозяйственные предприятия союзного значения в указанной пунктом 2-й зоне должны, как правило, эксплуатироваться Главным управлением Северного морского пути».

Исходя из такого видения ГУСМП, ему передавались:

«1. Арктикуголь (шахты на Шпицбергене. – Авт.).

2. Норильские угольные полиметаллические месторождения (трест Норильскстрой).

3. Рыбный комбинат Наркомснаба в Анадыре.

4. Угольные месторождения в Анадыре.

5. Оленеводческий трест Наркомзёма РСФСР.

6. Островное хозяйство Северного края (Новая Земля, Колгуев, Вайгач).

7. Сангарские угольные месторождения на реке Лене».

Кроме того, ГУСМП были переданы от Союзгеолого-разведки геологические изыскания в Арктике и поручены «развитие местных продовольственных ресурсов, создание собственных совхозов, пригородных хозяйств, ферм и т.п.» Отныне Управление стало отвечать за речной флот на реках Лена ниже Якутска, на Колыме, Тазе, Пясине, Хатанге, Анабаре, Яне, Индигирке, Анадыре и каботажное плавание вдоль берегов Сибири.

Через 11 дней, 31 июля, последовало ещё одно постановление СНК СССР, согласно которому «в целях обеспечения нормального планирования и развития работ по освоению Северного морского пути» при ГУСМП было создано Межведомственное бюро долгосрочных ледовых прогнозов.

13 ноября 1934 г. в соответствии с постановлением СНК СССР №2551 для того, чтобы ликвидировать «расчленённость научно-исследовательских работ по проблемам Крайнего Севера», был организован Институт по изучению экономики Севера.



189.
*Маршруты основных
полетов Полярной
авиации в 1935 году*

Через год был издан ещё один важный документ «О плане северных морских перевозок и экспедиций 1935 года» и два постановления СНК СССР от 21 июля №1520 и от 20 августа №1844. В них на ГУСМП были возложены дополнительные функции по хозяйственному и культурному обеспечению районов Крайнего Севера страны, которые до этого времени выполнялись Комитетом содействия народам Северных окраин, а также контроля и наблюдения за деятельностью других ведомств и учреждений по обслуживанию заполярных районов. Главсевморпути было разрешено организовать в своём составе даже Управление сельским хозяйством Крайнего Севера.

Не были забыты и кадры. Для усиления Главсевморпути, согласно постановлению от 20 июля, на местах предусматривалось создание специальных партийных органов – политотделов, непосредственно подчинённых Главному политическому управлению главка, работавшему на правах отдела ЦК ВКП(б). Около 200 политработников были направлены в Арктику Центральным комитетом партии (на 1 мая 1938 г. в системе ГУСМП насчитывалось 11 политотделов и 15 освобождённых партторгов полярных станций и предприятий).

И, наконец, во второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933–1937 гг.) впервые был включён раздел «Освоение Советской Арктики». В нём указывалось, что на ГУСМП возлагается задача превращения Северного морского пути в нормально действующую транспортную

артерию, а также хозяйственное освоение приполярных районов и островов Арктики.

Немалая роль в решении намеченных задач отводилась Полярной авиации.

В том же 1934 г. для руководящих работников, направляемых на работу в Арктику, при Главном политуправлении Главсевморпути были организованы курсы. На них с лекциями выступили начальник главка О.Ю. Шмидт, его заместители, начальники управлений, включая и начальника Управления воздушной службы М.И. Шевелёва.

Говоря о перспективах развития Полярной авиации, Отто Юльевич отмечал: *«На огромных пространствах Севера успех хозяйствования во многом зависит от авиации. При помощи авиации мы можем в течение года проверять работы, оперативно руководить, можем доставить данные геологической разведки для анализа в том же месяце, можем выиграть год или два на постановке работы. Авиация является ключом к оперативному, органическому руководству работой на Севере. Она имеет огромное значение и для местной власти, давая возможность проводить подлинную советскую политику в отсталых районах, давая возможность вовремя получать газеты и книги, без которых нельзя поднимать население в политическом отношении...»*

Я считаю, что значение авиации как средства разрешения всех остальных задач на Севере настолько велико, что необходимо в этом году выделить её на первый план. Мы ей даём больше средств, большую нагрузку, чем другим нашим отраслям с тем, чтобы в 1936 году действовали не только авиалинии по рекам, но и основные линии по Северу – вдоль берегов Ледовитого океана и Тихого океана».



190.
Группа работников
Главсевморпути
с академиком
О.Ю. Шмидтом. 1936 г.

Более подробно на задачах Управления воздушной службы остановился М.И. Шевелёв: *«Первой задачей является продолжение ряда меридиональных воздушных линий от железнодорожных магистралей к окраинным точкам побережья, а также несколько широтных линий. При этом северные авиалинии должны составить третью часть от всех воздушных линий государственного значения.*

Вторая задача: необходимо, чтобы самолёты побывали на каждой полярной станции и фактории не менее трёх-четырёх раз за год. Тогда зимовщики не будут чувствовать себя отрезанными от мира, психологический уклад их изменится в лучшую сторону. Они будут знать, что ежеквартально прилетит самолёт, привезёт почту и свежие продукты, увезёт больного.

Третьей задачей является ледовая разведка. До сих пор такие полёты производились по конкретным заявкам руководителей экспедиций. При увеличении количества судов на трассе такое положение неприемлемо. Каждому экипажу необходимо отводить определённый участок пути и наблюдения на них производить регулярно, независимо от наличия караванов. В любой момент, по первому требованию корабля, командир авиагруппы обязан сообщить ему ледовую обстановку.

Четвёртая задача – аэрофотосъёмка. Карты северного побережья крайне неточны. Картирование наземными партиями требует много средств и времени. Аэрофотосъёмка в таких условиях даёт максимальный эффект. Так, фотосъёмка Чукотского полуострова, проведённая летом 1933 г. экспедицией Обручева и Салищева, дала отвечающую современным требованиям топографическую карту. Без применения самолёта на это ушло бы не менее десяти лет.

191.
Самолет Г-2
на снежном аэродроме
под Нарьян-Маром





192.
Маршрут парохода
«Садко» и районы полётов
самолёта У-2. 1935 г.

Пятое направление авиаработ – обслуживание экспедиций и хозяйственной работы территориальных трестов».

Среди выступавших перед слушателями курсов был и известный полярный геолог, участник Североземельской экспедиции Н.Н. Урванцев. Ещё в 1919 г. он обнаружил в районе г. Норильска громадное месторождение цветных металлов сложного состава. Главными из них являлись никель и медь, а сопутствующими – платина, уран и редкоземельные элементы. И всё это в непосредственной близости от углей Алакеля. Поэтому советское правительство запланировало построить Норильский горно-металлургический комбинат, что требовало резко увеличить транспортный поток морским путём в Дудинку и соответственно активизировать воздушную разведку в западном секторе Арктики (постановление о строительстве комбината было принято в 1935 г.). Таким образом, освоить Норильское медно-никелевое месторождение без авиации было немыслимо.

Не случайно Н.Н. Урванцев подчёркивал: «Большую роль будет играть воздушный транспорт. На всём полярном побережье и по тундре широко распространены озёра. Озёра в летнее время представляют прекрасные посадочные площадки для гидросамолётов небольшого размера. Геологические исследования можно производить, используя самолёты, для которых потребуется создать только одну или две промежуточные бензиновые базы. Исследовательские партии можно перебрасывать на самолёте в нужные для них пункты, откуда они производят геологические исследования или пешком, или пользуясь байдарками, исследуя данный участок настолько детально, насколько это возможно. Затем самолёт снова забирает эту группу и перебрасывает её в новое место.



193.
Заместитель начальника
экспедиции «СП-1» по
лётной части
М.И. Шевелёв. 1937 г.

Таким образом можно весьма ускорить темпы исследования самых отдалённых территорий».

В целях «вывозки и дополнительной тренировки лётного состава, назначенного на зимовки и в экспедиционные работы в Арктике» в апреле 1934 г. в Москве был создан Тренировочный отряд УВС ГУСМП под командованием И.И. Черевичного (начальник штаба А.С.Ефимов). Занятия проводились на 4-х самолётах (У-2, Р-5, Р-6 или АНТ-7, ЮГ-1) на Центральном им. М.В. Фрунзе и Тушинском аэродромах Осоавиахима СССР. Теоретический курс с лётчиками и техническим составом предусматривал: чтение карт и изучение лочий, аэронавигации и метеорологии, аэрофотосъёмки, эксплуатации самолётов и моторов в условиях Севера, проработку наставлений и инструкций, технический осмотр и собрание по разбору аварий и ошибок тренировок. В лётную часть программы обучения входили 10-дневные полёты на самолётах, включая 45 часов слепых полётов на У-2, 24 часа вывозки и тренировок на Р-5 и 26 часов – на Р-6. В итоге в мае-июле в Тренировочном отряде прошли обучение 24 человека, среди которых были ставшие впоследствии известными полярными асами А.Д. Алексеев, В.Н. Задков, Н.Л. Кекушев, В.И. Масленников, И.И. Черевичный.

«Увеличение самолётного парка, – отмечалось в отчёте УВС ГУСМП за 1934 г., – требовало увеличения лётно-технического состава, так как в 1933 году резерва не имелось.

Для лётной работы в зимний период был использован лётный состав морских самолётов, для лётной работы и направления на предстоящие зимовки 1934–1935 гг. требовался значительный приём нового лётного состава».

В связи с этим «прежний состав пилотов» частично прошёл курс «слепых полётов» при Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского.

Для укрепления УВС с 1 января 1935 г. ГУСМП переподчинили Николаевскую школу Осоавиахима, и она стала называться Николаевской школой морских лётчиков Главсевморпути. Её начальником назначили С.П. Ванюшина – бывшего военно-морского лётчика. Курсанты набирались из числа закончивших лётные училища или аэроклубы. Для обучения, кроме самолётов Ш-2 (были приняты 10 ед. и все отремонтированы), использовались МБР-2, У-2 и Р-5 (прибыли в марте, поэтому «к лётной работе школа приступила в апреле месяце»). В школе в широких масштабах развернулось строительство учебных корпусов. Для них выделили участок берега р. Южный Буг у Спасской косы, имевший название Воловий Двор. Местом базирования для У-2 определили пос. Водопой, где имелись ангар и авиама-



194.
*Амфибия III-2 на борту
парохода, следующего в
составе каравана по СМП*

стерские. Самолёты Р-5 разместили на полевой площадке в районе Большой Коренихи, а в следующем году их перевели в Сливино. Морская авиабаза с гидросамолётами МБР-2 и III-2 находилась непосредственно на территории школы. Это учебное заведение просуществовало в системе ГУСМП около четырёх лет. 13 августа 1938 г. приказом по Главсевморпути №328 школе было присвоено имя С.А. Леваневского, а чуть более чем через месяц, 26 сентября она была переподчинена Наркомату Военно-морского флота.

В 1935 г. в Николаевской школе морских лётчиков ГУСМП, помимо курсантов, прошли тренировки 11 человек. Кроме того, 26 лётчиков, в том числе И.В. Доронин и А.В. Ляпидевский, обучались на курсах переподготовки в ВВА им. Н.Е. Жуковского, 35 авиатехников – в Ульяновской школе, а 28 – при войсковой части 1236. «Курсы усовершенствования штурманов» при Ейской школе морских лётчиков и летнабов ВВС РККА им. И.В. Сталина «не состоялись, так как все штурманы УВС были очень заняты работой на линии».

В результате мер, принятых УВС ГУСМП, «списочный состав оперативной лётной группы в течение 1934 года возрос с 20 до 42-х пилотов, причём участие в производственно-лётной работе приняли только 22 пилота.

Таким образом, ведущих пилотов было – 52%, а всего летавших – 71%».

В свете решений партии и правительства заметно был усилен и авиапарк Управления воздушной службы ГУСМП. Но «...поступление материальной части, – говорилось в отчёте УВС ГУСМП за 1934 г., – должно было начаться во 2-м и 3-м кварталах 1934 года. В дальнейшем выяснилось, что выделенные промышленностью самолёты требуют некоторых переделок и приспособления для работы в Арктике,

что должно было использоваться заводами во внеплановом порядке, и сроки этих работ были неопределёнными, почему в план эксплуатационной работы 1934 года вновь получаемые самолёты включены не были.

К концу летнего сезона установилось, что и ряд самолётов, подлежащий включению в лётную работу, не вошёл в эксплуатацию, по независимым от УВС обстоятельствам ряду принятых с заводов самолётов были изменены задания вследствие правительственного постановления, таким образом, первоначальный план лётной работы расходился с фактическим положением.

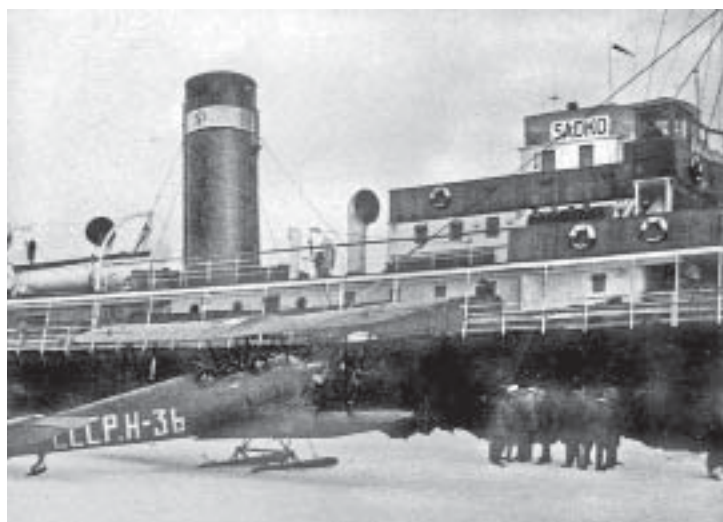
Часть самолётов вместо работы на линиях была направлена на зимовки.

В связи с этим УВС выдвинуло вопрос об изменении утверждённого ранее плана и об утверждении на 1934 год налёта вместо 3954 часов в 2773 часа на 34 списочных самолёта, что и было утверждено ГУСМП».

В 1935 г. число самолётов возросло по сравнению с предыдущим годом почти в два раза – до 77 (в т.ч. на Енисейской авиалинии – 30 ед.). Полярная авиация эксплуатировала 11 типов машин: П-6, П-5, ПС-4, У-2, АИР-6, «Сталь-2» или СТ-2, «Флитстер», Дорнье «Валь», Ш-2, МП-1 или МБР-2, КР-1 (в т.ч. на Енисейской авиалинии – 7 типов).

Тем не менее, как подчёркивалось в «Кратком оперативном отчёте о работе Воздушной службы Главсевморпути за 1935 г.», этот авиапарк «не отвечал задачам по своей грузоёмкости», отличался «неприспособленностью к арктическим условиям», был лишён «элементарных удобств для пассажиров и слишком разношёрстный по типам. УВС

195.
Самолёт У-2СП лётчика
И.П. Мазурука возле
парохода «Садко» во
время похода к Земле
Франца-Иосифа. 1937 г.



брало от ГУАП (Главного управления авиационной промышленности. – Авт.) и Военведа (Военного ведомства. – Авт.) то, что оставалось, арктический самолёт не вышел в свет... Такая пестрота и обилие типов самолётов чрезвычайно затрудняло (сохранён оригинальный стиль документа. – Авт.) их обслуживание и содержание для них запасных частей. Причём многие из них настолько нерентабельны в смысле грузоподъёмности и малого радиуса действия, как например У-2 (или СП), АИР-6, П-5 (последний по малой грузоподъёмности), что от эксплуатации их на линии безусловно нужно отказаться, заменив тяжёлыми самолётами типа П-6, ТБ-1 и ТБ-3 с большой, свыше тонны, коммерческой нагрузкой и большим от 900 до 1200 километров радиусом действия».

В состав УВС входили Енисейская, Обская и Ленская авиалинии, Чукотский авиаотряд, а также Красноярский авиаремонтный завод (КАРЗ).

Своё начало это предприятие вело с января 1934 г., когда по приказу начальника Управления воздушной службы ГУСМП в краевом центре были открыты самолёто- и мотороремонтные мастерские со штатом 30 человек. В это время *«мастерским было предложено в аварийном порядке подготовить самолёт, направляемый на спасение челюскинцев. В зимнюю стужу, под открытым небом, рабочие мастерских работали от зари до зари».*

Красноярские авиаремонтные мастерские начали работу. Вскоре их перевели на о. Телячий (ныне – о. Молокова) на р. Енисей. К концу года в них уже трудились 142 человека. Одновременно в Главном управлении Северного морского пути и в конструкторских организациях уже разрабатывался проект авиаремзавода (КАРЗ), ведущим проектантом которого был инженер ГУСМП М.И. Шелухин, который впоследствии стал его директором. Предприятие решили строить на правом берегу Енисея. По предложению М.И. Шевелёва место для него подбирал Б.Г. Чухновский – первооткрыватель Енисейской авиалинии. Он же заложил первый камень в фундамент первого ангара. Туда в 1938 г. и переехали мастерские.

КАРЗ рассматривался как составная часть Красноярской гидроавиабазы и тыл Енисейской авиалинии, которую возглавлял В.Г. Линдеман. Строительство базы было развернуто в том же 1934 г. на том же о. Телячем. Вскоре *«Енисей, – по признанию И.П. Мазурика, – стал прямой дорогой к сердцу Арктики»*, а Красноярск – основной базой ГУСМП – его арктикодромом.

Здесь была создана самая мощная в стране Енисейская авиалиния и гидроавиабаза. В Главсевморпути так отзывая-



196.
Полярный летчик
М.И. Козлов



197.

Лётчик М.В. Махоткин в 1934 году добровольно перевёлся в Полярную авиацию. Обеспечивал арктические экспедиции, летал на Диксон, обслуживал строительство Норильска. В 1936 году совершил рекордный перелёт, за один летный день покрыв 2400 км по маршруту Красноярск – Дудинка и обратно до Игарки. Его имя в 1930-е годы не сходило со страниц газет. В 1936 году с Водопьяновым на двух самолётах осуществили Первую советскую высокоширотную воздушную экспедицию на о. Рудольфа

лись о ней: «Она имеет исключительное значение в деле освоения Северного морского пути, в деле завоевания Арктики».

1935 г. вошёл в историю города как год активного освоения Севера. Красноярск превратился в «столицу» Полярной авиации, так как именно отсюда лётчики шли на штурм Арктики. Весной и летом Герои Советского Союза В.С. Молоков, М.В. Водопьянов и другие полярные авиаторы были частыми гостями на заводе. Это были самые напряжённые дни и для пилотов, и для авиаремонтников. Ни один новый самолёт, отправлявшийся в Арктику, не проходил мимо Красноярского авиаремонтного завода. Не случайно заслуги коллектива КАРЗа в освоении Севера высоко оценивал начальник УВС М.И. Шевелёв: «Без этого завода не могло быть бурного развития полярной авиации и не было бы столь быстрого развития северных районов нашей страны».

В 1935 г. экипажи самолётов УВС обеспечили работу 10 экспедиций. Это были полёты лётчиков Ф.Б. Фариха (на самолёте П-5 Н-69, позже – на Ш-2), А.Д. Алексеева (на П-5 Н-25, Н-27, Дорнье «Валь» Н-26), П.С. Корбута (на У-2), В.С. Молокова (на П-5 Н-70, Н-46, позже – на Дорнье «Валь» Н-2), М.В. Вдопьянова (на П-5 Н-67), М.Я. Линделя (на П-5 Н-68), И.И. Черевичного (на П-6 Н-29), Л.Г. Крузе (на П-6 Н-30), В.Н. Задкова (на МП-1 Н-104), А.С. Ефимова (на П-5 Н-129), Щеткова (на СП-1 Н-98), Власова (на ПС-4 Н-63), М.И. Козлова (на СТ-2 Н-71, позже – на Ш-2 Н-64 и П-5 Н-130), М.С. Бабушкина (на ПС-4 Н-63, СТ-2 Н-71, позже – на Ш-2 Н-91 и КР-1 Н-133) на о. Вайгач, в бухту Нордвик, на о. Диксон, на мыс Шмидт, в бухту Тикси, на Среднекан, в интересах Политуправления и Гидрографического управления ГУСМП, Аэрографического института, Белогорского лесокомбината Главсевморпути и Моржовецкой зверобойной экспедиции.

Наиболее значимыми стали дальние перелёты пары самолётов М.В. Водопьянова и М.Я. Линделя по маршруту Москва–м. Шмидта–Хабаровск–Николаевск-на-Амуре–Охотск–Нагаево–Анадырь (20 тыс. км за 211 лётных часов) и В.С. Молокова – Москва–Красноярск–Дудинка–м. Лескин–Гыда-Ямо–о. Диксон и Красноярск–Якутск–Среднекан–река Колыма–м. Шмидта–о. Врангеля–б. Тикси–б. Нордвик–Дудинка–Красноярск (23000 километров за 144 часа).

Около 523 часов налетал Чукотский авиаотряд. Первое крещение выпало на долю пилота В.И. Масленникова и его штурмана В.П. Падалко. В апреле большой арктический перелёт должен был совершить М.В. Водопьянов. Москва приказала Чукотскому авиаотряду доставить для него в



198.

Первые полярные авиаторы СССР. Слева направо: 1-й ряд – бортмеханик Г. Косухин, лётчик М. Козлов, начальник Полярной авиации М. Шевелёв; 2-й ряд – бортрадист В. Ручьёв, лётчик Б. Чухновский, бортмеханик В. Чечин; 3-й ряд – лётчик Г. Чернявский, начальник штаба Полярной авиации В. Майоров

Анадырь бензин. Загрузившись, экипаж В.И. Масленникова вылетел из бухты Провидения. В начале погода была отличная, но после залива Креста самолёт вошёл в какую-то муть. Пилот снизился, однако вскоре мгла сомкнулась и закрыла небо и землю. Нужный момент для возвращения был упущен. Однако свершилось чудо: В.И. Масленников смог благополучно приземлиться.

К вечеру запуржило так, что экипаж целых семь суток не имел представления о своём местонахождении. Правда, штурман успел связаться по радио с Анадырем и сообщить о вынужденной посадке. Лётчики накрыли чехлом стабилизатор самолёта и вырыли под ним снежную яму. Ни топора, ни лопаты, ни ножа у них не оказалось. Спали по очереди, следя за примусом, чтобы не загорелась полотняная обшивка самолёта. Сильных морозов не было, и авиаторы больше страдали от сырости и неподвижности.

Когда небо прояснилось, они увидели холмистую равнину между двумя хребтами. Определившись по ручному компасу, лётчики сообщили в Анадырь о своём примерном местонахождении (как выяснилось впоследствии – неверном): «...Сидим на голодной норме продуктов. Продержимся ещё дня четыре, а там ещё неделю можно прожить на траве и мху. Однако всё же ищите нас возможно скорее. Мы здоровы. От голода не страдаем, но страдаем от холода и сырой одежды. Привет всем зимовщикам. Пусть не беспокоятся».

Чтобы запустить мотор, пилоты стали греть воду, но попытка не удалась. А к вечеру вновь запуржило, ещё на неделю. На счастье, в это время в Анадырь прилетели М.В. Водопьянов и М.Я. Линдель. Им рассказали о происшествии, и москвичи решили сразу же вылететь на поиск. Но погода задержала их на целых 10 дней. Позже М.В. Водопьянов

вспоминал: «Удалось вылететь только на 13-й день после посадки Масленникова. Летели и не знали, застанем ли в живых лётчика и его товарища: ведь уже девять дней они питаются травой и мхом.

Небо сплошь закрыто облаками. Курс взяли 60 градусов. Вышли на реку Волчья. По ней дошли до гор Ушканьи и там, между двумя невысокими горами, увидели самолёт. Значит, наш расчёт оказался правильным!

Иванов дал в Анадырь короткую радиограмму:

– Самолёт обнаружили. Идём на посадку.

Я делаю круг, другой. Людей около самолёта не вижу. Неужели?

Снизился метров до ста, сделал ещё круг. Смотрю, из-под хвоста самолёта вылезает человек, за ним другой. Лениво пошли в разные стороны.

«Знаки, наверное, выкладывать будут» – подумал я.

Но они отошли метров на двести от самолёта и упали на снег. Получились две чёрные, ничего не говорящие точки. С какой стороны ветер? Как садиться? Но делать нечего – видно, люди уже не в состоянии двигаться. Больше кружиться не стал. Пошёл на посадку. Сел хорошо. К нам подошли два жгучих брюнета. Кто они – узнать невозможно. На каждомросло копоти не меньше, чем на миллиметр.

Бассейн спрашивает:

– Кто из вас Падалко? Мы ему из Москвы привезли посылку и письма.

– Поест что-нибудь привезли? – вместо ответа спросили в один голос Падалко и Масленников.

Флегонт достал им мешок с продуктами. Откуда только у них силы взялись! Схватили они этот мешок и моментально исчезли в своей берлоге. Мы стали отрывать их самолёт и греть мотор, а чёрные медведи сидели в своей берлоге, уписывая хлеб и мясные консервы. Особенно налегали на хлеб».

Происшествие закончилось благополучно, но многому научило чукотских авиаторов. На горьком опыте они узнали настоящую цену вещам, без которых нельзя обойтись при вынужденных посадках.

За «блестящее завершение зимних перелётов сезона 1934–1935 гг., проведённых в тяжёлых условиях» приказом начальника ГУСМП О.Ю. Шмидта от 14 августа 1935 г. №489 получил благодарность и премии целый ряд полярных авиаторов звена М.В. Водопьянова: «пилоты Герой Советского Союза Молоков, Линдель, Алексеев – по 1200 рублей, бортмеханики Побежимов, Бассейн – по 1000 рублей, Сугробов – 800 рублей, Игнатъев – 700 рублей, летнаб Жуков и бортрадист Иванов – по 800 рублей, а летнаб Зибрев – 700

рублей». Сам командир был отмечен денежной премией в размере 1200 рублей и «фотоаппаратом «Сов. Лейка».

Любопытно, что на этом награды авиаторов не ограничивались. В частности, бортмеханик Ф.И. Бассейн получил *«от имени всех трудящихся Охотского района, в день успешного выполнения задачи партии и правительства, по окончательному закреплению великой северной воздушной трассы Москва – мыс Шмидта»* почётную грамоту и подарок – лису-крестовку. В грамоте, подписанной секретарём райкома партии Борисовым, председателями райисполкома Кондратьевым и райинтеграла Раменским, выражалась уверенность в том, что *«получая от нас скромное премирование, вы отдадите все свои силы, знания в дело строительства бесклассового общества на Крайнем Севере»*.

Кроме того, *«за обеспечение своей товарищеской помощью и участием в успешном окончании перелёта звена т. Водопьянова»* начальник Главсевморпути объявил благодарность и премировал патефонами и деньгами ряд пограничников Наркомата внутренних дел СССР и работников Рыбокомбината в Гижиге и Анадыре.

Второе испытание выпало на долю лётчика Чукотского авиаотряда Г.И. Катюхова. В мае в одном из полётов на разведку у него отказал мотор, и ему пришлось сесть на морской припай. Пробираясь на сушу через забереги по пояс в воде, экипаж утопил большую часть аварийного запаса. А переправившись через разлившуюся реку, лётчики застряли на одном из островов. В меховых комбинезонах и унтах, без палатки и всего с несколькими плитками шоколада они прожили там почти месяц. Самолёты авиаотряда обнаружить их не смогли. И только геолог Дитмар случайно спас отважный экипаж от гибели.



199.

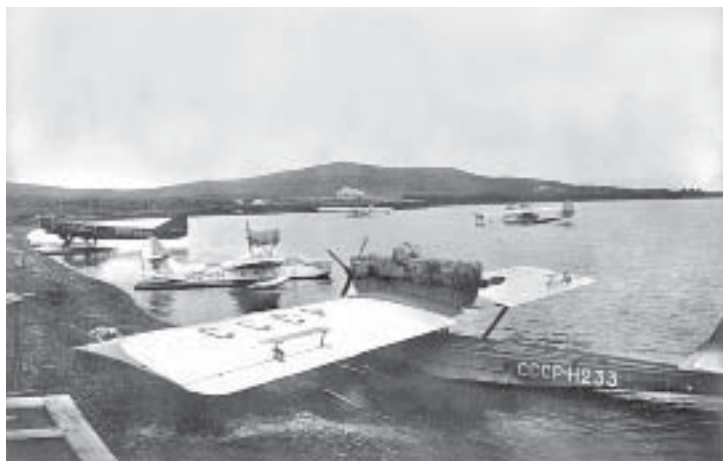
После посадки в Амдерме.

Слева направо:

М.В. Водопьянов,

О.Ю. Шмидт и

М.И. Шевелёв



200.

Полярная гидроавиация конца 30-х годов. На переднем плане – Дорнье «Валь», в центре – МП-1, за ним – МП-6а, далее – две «Каталины»



201.
*Командир лётной группы
на пароходе «Таймыр»
Г.П. Власов. 1938 г.*

В апреле 1935 г. состоялся Второй окружной съезд Советов Чукотского национального округа. В принятом решении съезд постановил: «Обсудить вопрос с Главным управлением Советского морского пути перед вышестоящими организациями об осуществлении воздушной связи по трассам: Петропавловск–Уэлен; Анадырь–мыс Шмидта; Анадырь–Усть-Белая; Чаун–Островное; Марково–Белая». Советское правительство оказало помощь ГУСМП. В навигацию 1935 г. на смену лётчикам под командованием И.Л. Павленко, которые прожили на Чукотке девять месяцев, морским путём прибыла группа опытного пилота Г.Н. Волобуева (в 1928 г. – первый начальник Управления Сибирских воздушных линий с базированием в г. Иркутске, а перед назначением на Чукотку – заместитель начальника УВС ГУСМП). Она состояла из северного и восточного авиазвеньев. Северное – базировалось на мысе Шмидта, им командовал участник спасения челюскинцев Е.М. Конкин. В его состав вошли лётчики Богданов, Быков, Буторин, бортмеханики Румянцев, Банин, Богдашевский, радист Малов и инженер П.А. Аникин (инженер по эксплуатации самолётов УВС ГУСМП). Г.Н. Волобуев одновременно являлся начальником полярной станции Мыс Шмидта и находился при северном звене. Второе звено прибыло в Анадырь в составе пилотов Н.И. Пухова (командир), М.Н. Каминского (перешёл в Полярную авиацию из лётного отряда Особого конструкторского бюро П.И. Гроховского), бортмехаников М. Островенко, Берендеева и инженера И.И. Мажелиса. Группа имела всего две машины.

Для лётчиков Чукотского авиаотряда Г.Н. Волобуева приоритетной стала работа с геологами, занимавшимися изысканиями в интересах Дальстроя.

Ещё в 1932 г. ленинградский геолог В.И. Серпухов пересёк пешком Анадырский хребет от мыса Северного до залива Креста. Ему посчастливилось обнаружить при этом коренное месторождение касситерита – оловянного камня. К сожалению, на топографических картах район хребта был обозначен как «белое пятно», и точно привязать находку не удалось. Свидетельством остались только куски белого кварца с «давленными» кристаллами коричневого касситерита.

Находка заинтересовала Москву, поскольку она подтверждала гипотезу С.В. Обручева об оловоносности Чаунской губы и Чукотки в целом. В 1935 г. в эти места были направлены две экспедиции для детальных поисков. Одной из них поставили задачу обследовать северо-западную Чукотку, второй – центральную её часть. В Чаунском районе

геологи действительно обнаружили месторождение оловянного камня, где вскоре возникли порт Певек и рудник Валькумей. А вот вторая экспедиция, которую направили с конкретной задачей найти «точку Серпухова», столкнулась с большими трудностями.

Сухопутного транспорта здесь не было, а перетащить в рюкзаках оборудование и продовольствие для четырёх отрядов за 200 километров было нереально. Начальник экспедиции М.Ф. Зяблов принял смелое решение: доставить грузы морским путём из Владивостока в залив Креста, на юг Чукотки, а оттуда забросить геологоразведочные отряды к местам работы при помощи авиации. Согласие начальника УВС ГУСМП М.И. Шевелёва в Москве на использование самолётов Чукотского авиаотряда было получено. Но оставался один большой вопрос: есть ли в гористой центральной Чукотке ровные площадки для посадки самолётов? До сих пор сухопутные машины летали здесь только зимой на лыжах. И поскольку зима в этих местах занимала восемь месяцев, поначалу это всех устраивало. Но геологи могли работать лишь коротким летом, когда обнажались коренные породы. Стало быть, нужны были посадки самолётов на колёса, на речные галечные косы.

Для выполнения этих новых задач отобрали лётчика северного отряда В.С. Богданова. Он только что пришёл в Полярную авиацию после демобилизации из армии, отпраздновав тридцатилетний юбилей. Для встречи с геологами ему пришлось перелететь Анадырский хребет от мыса Шмидта до залива Креста. Это было второе после М.В. Водопьянова пересечение самолётами этого района.

В.С. Богданов перебрасывал геологов, топографов и рабочих на полевую базу, организованную в среднем течении р. Амгуэмы, и совершал разведывательные полёты. Только за сентябрь 1935 г. он провёл в воздухе 63 часа. Характерно, что за весь предыдущий год авиаторы Чукотки налетали меньше. С наступлением зимы В.С. Богданов благополучно вернулся на авиабазу мыса Шмидта, оставив геологов в уверенности, что в их обиходе самолёт – вещь крайне необходимая и надёжная.

Важно заметить, что в те годы полярные самолёты практически не были обеспечены радиосвязью. К примеру, в Енисейской авиагруппе рацию имела только одна машина «Сталь-2» П.Г. Головина. О состоянии радиосвязи летом 1935 г. докладывал руководству ГУСМП заместитель начальника УВС Н. Жигалев, пролетевший вдоль Енисея, от Красноярска до Дудинки: *«Мы зашли в Туруханскую рацию и вежливо попросили связать нас с Игаркой. Нам холодно*



202.

*Бортмеханик Полярной
авиации Н.Л. Кекушев*

ответили, что рация в эти часы не работает и связывать нас с Игаркой не будут.

– В какие же часы работает рация? – осведомились мы.

– По расписанию. Не иначе... – равнодушно ответили нам.

Напрасно мы объясняли чиновнику у радиоаппарата, что радиogramмы о движении самолётов передаются в любое время дня и ночи. Туруханские чиновники оставались непреклонными. Так, о нашем вылете из Туруханска не сообщили. В Игарку мы прибыли 24 июня и в тот же день решили вылететь в Дудинку. Но это нам не удалось, так как Игарская рация отказалась сообщить в Дудинку о нашем вылете. Здесь тоже работают «по расписанию».

Утром 25 июня вылетели в Дудинку, не получив никаких данных о состоянии погоды, потому что Игарская рация отказалась передать наш запрос Дудинке. Опять-таки потому, что «не позволяло расписание». А дальше идут уже анекдотические вещи. Извещение о нашем вылете из Игарки получили в Дудинке в тот момент, когда мы готовились к обратному вылету. В тот же день, 25 июня, Игарская авиабаза получила две радиogramмы. Одну, помеченную 23 июня, извещавшую о нашем вылете из Красноярска, и вторую из Дудинки, передававшую сведения о состоянии погоды за 23 июня.

Эти факты характеризуют исключительно безответственную работу органов Наркомсвязи, обслуживающих Енисейскую воздушную магистраль».

По этим причинам самолёт, улетающий, например, из Якутска, лишался всякого наблюдения за собой. О нём узнавали на местах только тогда, когда он возвращался обратно на базу. Рации Наркомсвязи работали всего один час в сутки, и самолёты летали из аэропортов без сводок о погоде.

Проблемы с радиосвязью в Арктике ярко описывал в 1935 г. и журнал «Советская Арктика», где была опубликована статья начальника Игарского политотдела Главсевморпути В.П. Остроумовой, написанная на основе её донесения в Политуправление ГУСМП. В ней, в частности говорилось: «Самолёты на 75% летают вслепую. Если погода установилась в Дудинке, то для того, чтобы лететь наверняка, нужно знать погоду в Усть-Порту. Но тут начинаются «родовые муки» с радио- и метеостанциями.

Радиостанции на 50% принадлежат Наркомсвязи. В той же, например, Дудинке нет совсем рации Главсевморпути, а на запрос о погоде наркомсвязевские станции отвечают, что метеосводки они обязаны давать только в 8 часов утра, а в 4 часа дня они по расписанию передают только общие телеграммы. Это в лучшем случае. В худшем – они просто



не отвечают на вызов, заявляя, что будут говорить только тогда, «когда придёт расписание».

На мои требования давать из Дудинки сведения о погоде в рацию Главсевморпути, Дудинская рация ответила, что это невозможно, так как рация Главсевморпути – «чужая». Когда нам удалось организовать чёткую работу рации Главсевморпути, то мы упёрлись в стену раций Наркомсвязи. Наконец, если налаживалась работа всех радиостанций, то подводили метеостанции, которые тоже дают сводки о погоде только по своим расписаниям, а не тогда, когда это нужно лётчикам. Прилёты и вылеты поэтому неожиданны. Прилетев 25 апреля поздно ночью, Молоков долго кружил над аэродромом Игарки, не видя, куда и как сесть.

Что надо делать?

1) Необходимо добиться, чтобы все рации Заполярья (и по линии северных авиалиний) были немедленно переданы Главсевморпути. Помимо улучшения лётного дела, это укрепит и радиосвязь. Работники наркомсвязевских раций плохо обеспечены зарплатой и питанием. Радиостанции Наркомсвязи также не укомплектованы кадрами. Работники рации Дудинки единогласно заявили, что если рация

204.

Полярный лётчик
И.И. Черевичный на
берегу одной из
сибирских рек

205.
*Сборка двух самолётов
АНТ-7 перед передачей
в УПА ГУСМП*



перейдёт в Главсевморпуть, то они все согласны самозакрепиться ещё года на два.

2) Работу раций следует организовать таким образом, чтобы в любое время, по особому призывному звуку (сигналу), рация прекращала текущую работу, отвечала бы на этот «лётный призыв» и передавала или метеосводку, или сообщение о вылете. Технически это вполне возможно...

3) Метеосводки должны даваться по первому запросу лётчика. Работники метеостанции Дудинки подтвердили полную возможность дать в 15-минутный срок метеосводку о наличной погоде».

В результате по настойчивым просьбам руководства Главсевморпути правительство приняло постановление о передаче северных радиостанций из системы Наркомсвязи в ГУСМП. Теперь за их работу стали отвечать Управление воздушной службы и радиослужба Главсевморпути. Но аппаратура и кадры остались прежними, поэтому на первых порах заметных перемен не произошло. И только в 1938 г., когда начальником Управления полярных станций и связи назначили опытного радиста Э.Т. Кренкеля, вернувшегося с Северного полюса, наметились положительные сдвиги.

Часть плана работы УВС в 1935 г. заняли сложные полёты по обеспечению трёх зимовок: в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа, на мысе Шмидта на Чукотке и на мысе Челюскин. Но выполнялись они не везде в полном объёме.

Так, отмечалось в отчёте УВС, «на м. Челюскина лётная работа была ничтожна и выразилась всего в 28 полётах, с общей продолжительностью 56 ч. 56 м. По заявлению бывшего командира Челюскинского авиазвена пилота Прахова такая незначительная лётная работа объясняется незаинтересе-

сованностью в ней бывшего начальника зимовки Папанина (в 1939–1946 гг. – начальник ГУСМП. – Авт.) (приходилось «выпрашивать задания») и с другой стороны – продолжительной болезнью брюшным тифом пилота Прахова в разгар лётной погоды».

Как видно, в первые годы становления Полярной авиации лётчики часто подвергались тяжелейшим испытаниям не столько погодными условиями, сколько организационными трудностями. О них, к примеру, подробно писала в том же журнале «Советская Арктика» В.П. Остроумова:

«Продуктивно использовать лётное время

При быстрой и резкой смене температуры, ветров и туманов, лётная погода на Севере должна быть уловлена и использована полностью. На самом же деле лётные возможности используются только на 25–30%. Зависит это от условий, в которые поставлены лётчики.

Вот пример из полётов, в которых я непосредственно участвовала. После двух дней вынужденного ожидания, пурга наконец прекратилась, видимость стала прекрасная, ветер менял направление. Лететь до Норильска – всего 30–40 минут. Но тут начинается «пусковой период». Во-первых, от авиабазы до аэродрома (расстояние 1,5–2 км) лётный состав принужден тащить на себе паяльные лампы и другие инструменты. Во-вторых, подсунув под чехол две паяльные лампы и другие инструменты, подогревают, вернее – «поджигают», мотор около 2–3 часов.

Покуда грелся мотор (при мне это продолжалось 5–6 часов), погода опять ухудшилась. Лётчик всё-таки поднимается, но, пробыв минут пять в воздухе и, потеряв видимость, он, конечно, возвращается обратно. После этого – опять сидение. Потом опять наступает лётная погода, опять бесконечное подогревание и т.д. Если к этому прибавить, что от резкой смены температуры (например, 28 апреля в Дудинке за 3 часа температура упала с 20 градусов мороза до нуля) пусковое магнето начинает капризничать, то для того, чтобы пролететь полчаса или час, нужно потратить ещё два часа на смену или просушку отсыревшего магнето.

Чтобы устранить все эти недочёты, мы предполагаем построить передвижные ангарчики (Молоков и Головин целиком одобрили это мероприятие). После полёта самолёт сунет голову с мотором в этот ангарчик, брезентовая дверь плотно затянет всё, и мотор будет находиться всё время в нормальной температуре. Для полёта достаточно будет лишь повернуть пропеллер. Ангарчик – простой фанерный ящик с кирпичной печкой. Стоять он должен на санках. С момента завоза в него мотора там должно быть постоянное дежурство...

Для того чтобы лётный состав не терял времени и силы при передвижении с аэродрома и обратно, нужно, чтобы при каждой авиабазе была лошадь, или чтобы хозяйственные организации Главсевморпути по требованию начальника авиабазы предоставляли лошадь или собак.

Лучше обслуживать лётный состав

Материальное, культурное и политическое обслуживание лётного состава скверное. Если в этом не будет резкого перелома, то и дальше будет растранижироваться ценнейший людской материал.

Одежда. И лётчики, и механики отправляются из Москвы недостаточно экипированными. Когда я, Головин и Исаев «засели» на два дня в ледяной яме, то на лётчиков жутко было смотреть. Мокрые от снега кожаные куртки и штаны на ветре замерзли и превратились в железный панцирь. Для того, чтобы откапывать снег, нужно было делать нечеловеческие усилия. Нельзя было согнуть руку, не говоря уже о промерзании тела в таком панцире.

Необходимо выработать стандарт одежды лётчика и механика: пыжиковый костюм, пыжиковые брюки, бакары на заказ с чертоходами и галошами, пыжиковые шапки с двойным мехом, лёгкие нижние рубашки на меху и лёгкие рукавицы с двойным мехом. Пыжиковые костюмы обязательно должны одеваться через голову или же должны быть сшиты на манер комбинезонов с автоматической застёжкой.

Об аварийном пайке

Аварийный паёк запломбировывается в Москве. Содержание пайка поэтому лётчикам неизвестно. Застряв в пути, мы испытывали большую нужду в огне – спичках. Вскрыли паёк. Ни спичек, ни папирос, ни галет, ни шоколада, ничего концентрированного, чем можно было бы поддержать силы. Напихано банок с консервированным мясом и колбасой, которые все промёрзли. Аварийный паёк должен состоять из консервированной, питательной, незамерзающей пищи, в частности, шоколад должен занять в нём основное место.

На наших самолётах отсутствует элементарный инструмент, необходимый в условиях Арктики. Например, когда мы застряли, то в самолёте не оказалось простой лопаты, яму мы себе копали сучьями лиственницы, ни у кого из экипажа самолёта не оказалось даже перочинного ножика, чтобы вскрыть банки с консервами. Почему бы, например, не снабдить каждого лётчика зажигалкой (бензин всегда есть).

Нет культурного и политического обслуживания. Мы считаем необходимым прикрепить к каждому экипажу работника политотдела. Наши лётчики – все на подбор энтузиасты, с большой выносливостью и большой предан-



206.

*Летающая лодка МП-1бис
полярного лётчика
А.Н. Грацианского
готовится к дозаправке*

ностью делу. Но имеются и отрицательные моменты – не совсем здоровое иногда рекордсменство (например, перелёты в прошлом году в течение одного дня Красноярск–Дудинка и обратно), примиренческое отношение к безобразиям на авиабазах (систематическая перегрузка самолётов).

Но если удовлетворителен лётный состав, то недостаточно удовлетворителен состав начальников авиабаз. Взять хотя бы Красноярск. Начальников авиапорта за год там сменили четыре раза».

В 1935 г. началась планомерная эксплуатация Северного морского пути. После сквозных походов по нему «Сибирякова», «Челюскина» и «Литке» стало ясно, что в узловых точках трассы, в частности в проливах Вилькицкого и Лонга, надо иметь дежурные ледоколы, которые помогали бы грузовым пароходам преодолевать ледовые преграды. На трассу перегнали 4 ледокола, которые приступили к расчистке пути для судов, опираясь на данные воздушной разведки. В итоге по ней прошли 4 грузовых судна: 2 с запада на восток и 2 – в обратном направлении. Кроме того, 20 пароходам удалось обогнуть мыс Челюскин.

Всего по договору с Морским управлением ГУСМП экипажи УВС налетали 571 час. «Для обеспечения ледовых разведок по проводке судов работали: 1) в Карском море – пилот Алексеев на самолёте ДВ «Н-26» (Дорнье «Валь». – Авт.) и пилот Махоткин на самолёте ДВ «Н-10» (западная часть моря), 2) в море Лаптевых – пилот Головин на самолёте ДВ «Н-8». Кроме того, была выделена и работала корабельная авиация: 1) на ледоколе «Ермак» пилот Козлов (бортмеханик Г.В. Косухин. – Авт.) с двумя самолётами Ш-2 Н-64 и П-5 Н-130 (последний не эксплуатировался (так в тексте. – Авт.) за ненадобностью), 2) пилот Фарих с самолётом Ш-2 на

ледоколе «Красин» на Чукотке и 3) особо – пилот Бабушкин на ледоколе «Садко» с самолётами Ш-2 Н-91 и КР-1 Н-133 (последний не эксплуатировался по той же причине) в высокоширотной экспедиции».

Среди четвёрки ледоколов на Северном морском пути, например, интенсивно эксплуатировался самый мощный по тем временам ледокол «Красин». Он прибыл в восточный сектор Арктики в навигацию 1934 г., а проводку караванов начал в 1935 году. Регулярную авиаразведку для ледокола проводила авиагруппа, базировавшаяся на мысе Шмидта. Руководитель экспедиции на «Красине» Д.С. Дуплицкий писал по этому поводу следующее: *«Качество этой разведки всё же было плохое. Прежде всего, район действия наших самолётов был крайне мал – до Якана, Биллингса и максимум до Шелагского. Это ещё раз говорит о том, что на время проведения операций авиацию следует децентрализовать, организуя оперативные базы в отдельных пунктах, как Биллингс, Шелагский.*

Донесения самолётов о состоянии льдов давали далеко не полное представление о ледовой обстановке. Сообщение о том, что между мысом Шмидта и Яканом в прибрежной полосе 7- или 8-балльный лёд, очень мало даёт мореплавателю. Необходимо подробное освещение наиболее трудных мест, перемычек, наибольшего сплочения льдов и конкретные указания, имеется ли проход и в каком направлении. Одним словом, лётчик должен не только механически фиксировать общую картину, но давать конкретный материал полярному мореплавателю.

С нашего (бортового) самолёта Ш-2 удалось произвести фотосъёмку, которая использована для нанесения (на карту) контуров острова Геральда...

Несколько слов о нашем самолёте. Мы неоднократно пытались использовать его для разведки и научных работ. Лётчик т. Фарих с нескрываемой радостью поднимался в воздух. Что возможно было, наш самолёт сделал. Но следует немедленно поставить вопрос о создании специального корабельного самолёта с достаточным радиусом действия и скоростью, приспособленного к полярным условиям.



207.
Самолёт ПС-7 (Р-6) с
бортовым номером Л2929
работал на Крайнем
Севере с 1939 года

К таким выводам руководитель экспедиции на «Красине» пришёл не случайно. Так, к примеру, 18 августа в ходе ближней ледовой разведки у о. Врангеля пропал самолёт Ш-2 Ф.Б. Фариха. Не имея сведений о нём, к острову ледокол, который вёз на него новую смену зимовщиков, пробиться не смог. И тогда на помощь ему пришёл экипаж гидросамолёта Дорнье «Валь» Н-2 В.С. Молокова. Заправившись на мысе Шелагском, он сразу же вылетел на поиски товарища. Васи-



208.

*Герои Советского Союза
В.Н. Задков и П.Г. Головин.
Конец 1930-х годов*

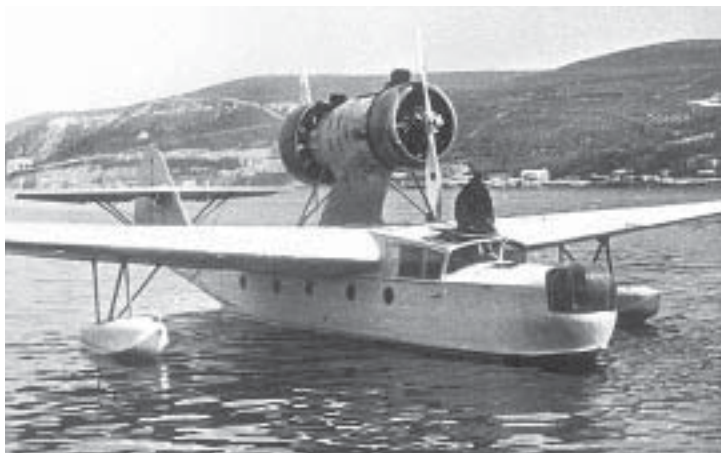
лий Сергеевич обнаружил пропавший самолёт к востоку от бухты Роджерса. Машина была привязана к береговой скале тонкой бечёвкой, сам же пилот отсутствовал. В.С. Молоков вернулся к «Красину» и сообщил капитану координаты находки. Через несколько дней ледокол подобрал Ф.Б. Фариха. Оказалось, что тот совершил вынужденную посадку из-за недостатка бензина и всё это время находился неподалёку, в избушке промышленников.

После спасения Ф.Б. Фариха экипаж В.С. Молокова за несколько рейсов попутно вывез с о. Врангеля на материк 11 человек из старой смены зимовщиков.

В 1935 г., благодаря активности лётчиков УВС, были открыты для движения: Ленская линия – от Якутска до бухты Тикси; участки на Обской линии – Самаров–Сургут и Тобольск–Омск; на Енисейской линии – Енисейск–Соврудник, Туруханск–Тура, Дудинка–Норильск и Дудинка–Хатанга–Нордвик. Кроме того, «в целях ликвидации мёртвого периода авиации (осень и весна, когда раскисают аэродромы) и установления круглогодичных полётов, в виде опыта с 15 октября были открыты полёты на участках Красноярск–Дудинка, Дудинка–Норильск и Красноярск–о. Молокова. Результаты оказались удовлетворительными».

В итоге в 1935 г. самолёты УВС ГУСМП налетали за 5268 часов 919211 километров. При этом они перевезли 124216 килограммов грузов, 48940 килограммов почты и 2779 пассажиров. По всем этим позициям они перекрыли суммарные показатели предыдущего года в среднем в 682 раза.

Оценку деятельности Полярной авиации дали хозяйственное и партийное совещания актива Главсевморпути, которые состоялись в Москве в период с 13 по 18 января 1936 года. В них приняли участие начальники территори-



209.
*Опытный гидросамолёт
АРК-3 конструкции
И.В. Четверикова*

альных управлений и политотделов, научные работники, капитаны и помполиты судов, хозяйственные руководители и парторги факторий и культбаз, лётчики, моряки, полярники, работники центральных аппаратов. После этого, 25 января, группа работников Главсевморпути в составе 60 человек была принята в Кремле секретарём ЦК ВКП(б) А.А. Андреевым, заместителями председателя Совнаркома СССР В.Я. Чубарём и Н.К. Антиповым.

Начальник ГУСМП О.Ю. Шмидт в своём докладе отметил: *«По авиации 1935 год дал нам громадный рост операций и количественно, и качественно. Мы получили по всем основным показателям по сравнению с 1934 годом рост в несколько раз: по налёту часов – почти в три раза, по количеству рейсов – в девять раз, даже по протяжённости линий – наиболее стабильному фактору – больше, чем в два раза. Мы внесли в этом году в авиацию новое – зимние полёты. Северная авиация вступает в новый этап своего развития, самолёты получают возможность летать в любое время года...»*

Авиация в 1935 году завоевала симпатии местного населения, добралась до ряда пунктов, до сих пор не посещавшихся, завоевала популярность, которая ярко характеризует то новое, что даёт наша работа наиболее культурно-отсталым местным национальностям. Авиация – одно из средств самым быстрым образом помочь им. Авиация оказалась в наших руках также средством политической связи, информации. Когда на отдельных наших полярных станциях работа шла плохо, то при помощи нашей авиации мы смогли быстро выправить положение, снять виновных до того, как они свои ошибки углубили.

1935 год был удачным годом для нашей авиации. Очень важно этот успех закрепить, но это закрепление не пойдёт самотёком. Есть уже ряд признаков того, что без очень боль-

ших усилий с нашей стороны мы не закрепим того разгона, который взяли в авиации.

Нечего и говорить, что авиация на Севере – особенно незаменимый вид транспорта, который хоть сколько-нибудь обеспечивает время. Отсюда наше огромное внимание к авиации. В плане распределения средств на 1936 год, наряду со строительством ледоколов и судоремонтного завода, у нас авиация на первом месте. Мы не жалеем денег на это дело, но и требуем от товарищей большой, хорошей работы.

Мы с вами должны подойти к нашей авиации сугубо требовательно и критически. Блестящие подвиги отдельных товарищей, и не только всем известных героев, а рядовых лётчиков, которых страна ещё не знает, отдельные подвиги не могут заменить организации, а с организацией на линиях и на местах ещё очень слабо. Нелепо требовать от авиатора напряжённого героизма в таких условиях, где можно создать нормальное положение, когда можно летать и без героизма. Пусть они проявляют героизм, когда перелетают через океан, но почему с героизмом нужно летать из Енисейска в Туруханск – это непонятно. Очевидно, нужно обеспечить такие условия, в смысле радиосвязи, маяков, базы, питания лётчиков и пассажиров в пути, чтобы эта линия действовала так же, как и любая европейская линия. И от лётчиков будем требовать дисциплины.

Работа авиации в 1936 году значительно расширится. Новые линии на Дальнем Востоке, Таймырском полуострове (северная и южная), много эпизодических полётов для населения, которые население, несомненно, встретит с радостью. Будем усиливать и хозяйственное значение авиации. Известные перевозки в Норильск овса – не менее важны, чем перевозки золота для Енисейзолота. И мы ими очень гордимся.

Мы будем продолжать заботиться о подборе наших кадров. Я обращаюсь к нашим старшим и лучшим знаменитым лётчикам: помогите молодёжи, не отделяйтесь от неё. Вы много дали стране и своими подвигами, и тем, что о своей замечательной жизни много рассказываете и пишете. А вот непосредственно своим товарищам-лётчикам вы даёте мало. Как-то у нас ещё обмен опытом, инструктаж не поставлен... Нужно сказать, что и с нашей стороны ещё не всё сделано в отношении лётчиков. Мы в этом году даём больше средств на жилищное строительство для лётчиков в Красноярске. Мы будем делать всё, чтобы облегчить работу авиации, но и будем больше требовать от вас».

Более подробно на задачах, решавшихся Управлением воздушной службы Главсевморпути, остановился его начальник М.И. Шевелёв:



210.
Герой Советского Союза
В.С. Молоков

«В 1935 году нашей основной задачей, как и в прошлые годы, была ледовая разведка, которая выполнена неплохо. Разведка давала исчерпывающее освещение Северного морского пути.

Обслуживание воздушных линий занимает всё больший и больший удельный вес во всей нашей работе. В 1935 году мы регулярно летали по Оби, Енисею и Лене; кроме того, мы проделали ряд эпизодических полётов по связи, и наибольшее значение имеет то, что мы зимой имели связь с самыми отдалёнными пунктами побережья Севморпути. Мы за прошлую зиму связали почтовой связью самолётами все точки побережья, начиная от Новой Земли и кончая Чукоткой. Были обслужены все основные полярные станции.

Что особенно интересно в работе линий за 1935 год? Мы перевозили такие грузы, на которые даже рассчитывать было трудно. Возили овёс, арматурное железо, гвозди, сапоги. Возили в Норильск, возили на прииски Союззолота. Ряд предприятий находится в таких транспортных условиях, что самолёт является наиболее дешёвым видом транспорта.

Эти авиаперевозки ставят перед нами новые перспективы. В прошлом году мы налетали 1,5 млн. километров, за 1936 год мы должны налетать 3 млн. километров, перевезти более 7 тыс. пассажиров, более 1 тыс. тонн грузов. Самое серьёзное то, что при более чем удвоении плана, самолётотомоторный парк увеличивается всего на 16%...

Регулярность работы авиации зависит от нас самих. Наш лётный состав это учёл, и мы будем драться за это дело. Но нам нужна будет помощь. Особенно мы будем просить помощи по механизации оборудования аэродромов. Наряду с техническими усовершенствованиями, мы имеем допотопные способы работы самолётов. Нужны специальные автомашины, катера, бензооборудование, ибо мы на сегодня варварски обращаемся с горючим и теряем его минимум 15%.

В 1936 году мы должны обеспечить себя радиомаячным хозяйством, ибо оно даст возможность лётчику ориентироваться в условиях сложной погоды, а не идти слепым методом и рисковать сесть на опасное место.

Несколько слов об аэрофотосъёмке. В прошлом году вместе с нами Гидрографическое управление организовало это дело. Работа дала исключительно хорошие результаты. В 1936 году мы эту работу утряхаем».

Среди лётчиков выделялись выступления Героя Советского Союза В.С. Молокова и А.Д. Алексеева. Опытные полярные асы остановились на ключевых проблемах Полярной авиации того времени.

В частности, В.С. Молоков говорил: «Я применял стахановские методы в 1935 году. Из Норильска в Волочанку

перевозка занимала пять часов туда и обратно. Мы имеем две заправки в пути, одну загрузку и одну выгрузку, которые занимали в сумме полтора часа. То есть скорость самолёта съедается заправкой. Наши аэропорты и площадки не снабжены необходимым оборудованием. Нужны хорошо подготовленные кадры, альвелеер, шлюпки, соответствующие баки. Надо, чтобы к прилёту самолёта всё было готово.

У нас лётчик, бортмеханик и весь экипаж представляют собой тех же рабочих. Когда нужно, они вылезают из самолёта и начинают бочки катать, бензин заправлять. Отдохнуть 20–30 минут для экипажа было бы очень полезно, но если ждать – упустите время. Поэтому лётному составу приходится самому катать бочки и заливать бензин.

Относительно морских перелётов. Там положение хуже. На линии имеем, где отдохнуть, экипажу помогают, а при морских перелётах некому помогать, подчас негде спать. Работа морского экипажа очень тяжёлая. Для того чтобы улучшить эту работу, нужно улучшить земное оборудование.

Насчёт радиостанций здесь уже много говорили. Самая лучшая, самая надёжная радиостанция будет та, которая специально будет обслуживать самолёт. Те радиостанции, которые существуют, нас не удовлетворяют. Начальник аэропорта, когда мы прилетели, получает телеграмму о нашем прилёте только на следующий день. Это никуда не годится».

Героя-«челюскинца» дополнил лётчик Енисейской авиалинии А.Д. Алексеев: «На 1936 год главная работа ложится на линейные перевозки – около 80%, и 20% – на морскую работу. Морские участки в достаточной мере обеспечены авиалинией. Линия – наиболее слабое место.

Мы летать можем почти в любую точку побережья Советского Союза, но утверждать, что эти трассы являются нормальными путями, что мы выпускаем самолёт и он через энное число часов будет на месте, – этого утверждать ещё нельзя. Перевозки по плану на 1936 год увеличатся в два раза при сравнительно небольшом увеличении самолётного парка. Это требует особого внимания к ремонту моторов и самолётов, подготовке кадров, радиосвязи, и ко всему тому конгломерату условий, которые определяют технологический процесс движения.

Один из тормозов – мы не имеем пассажирского самолёта. Управление авиации занимается приспособлением самолётов и моторов к полётам в Арктике. Есть, например, самолёт, но поплавков к нему нет. Другой самолёт всем хорош, но недостаточна кабина. Я насчитал более десятка различных типов машин, которые у нас имеются. Между тем четырьмя типами машин мы вполне могли бы удовлетвориться.



211.

*Бортмеханик самолёта
Н-166 В.Д. Терентьев
Москва, 11 марта 1937 г.*

У нас неплохой личный состав – и старые лётчики, и опытный молодняк, но рост из них лётчиков-организаторов ничтожен. Это является одним из тормозов общей организационной работы и всего технологического процесса. Нам предстоит перевозка 750 тонн груза из Дудинки в Норильск. Но нужен ряд вещей: 150 тонн бензина, значит – соответствующая тара нужна, организаторы нужны, аэропорты, чтобы машины не бились. Речка Пяси́на очень маленькая, Норильскстрой занимает её баржами. Нужен особый человек, чтобы он держал контакт, чтобы не занимали реку без нас. План нам задан, я считаю, вполне осуществимый, но за который нужно считаться и биться крепко».

В том же январе 1936 г. Управление воздушной службы было переименовано в Управление Полярной авиации (УПА) ГУСМП при СНК СССР. А в Воздушный кодекс СССР – включён параграф о том, что Главное управление Севморпути для выполнения своих задач имеет специальный воздушный флот.

2.6. Управление Полярной авиации

Изменение названия Управления воздушной службы на Управление Полярной авиации было вызвано значительно увеличившимися масштабами задач, зоной ответственности и парком авиации Главсевморпути. Среди перспективных и, пожалуй, самых ответственных планов Управления, одобренных руководством страны и ГУСМП, был полёт и высадка научной экспедиции на Северный полюс.

В тот период, вспоминал первый начальник УПА Марк Иванович Шевелёв, «...в Главсевморпуть пришло много новых людей, и старые полярники, знавшие Арктику, растворились в этом большом количестве новеньких. С другой стороны, вокруг арктических дел создавалась определённая эйфория – ведь в 1932 году после похода «Сибирякова» весь экипаж был награждён орденами, после челюскинской эпопеи – первые Герои Советского Союза и награждение экипажа парохода, затем в 1934 году благополучно с востока на запад прошёл ледокол «Литке» – опять награждения...

И новый народ был уверен, что в Арктике запросто можно стать орденоносцем. Но, не зная как следует Арктики, они не понимали всех трудностей и ловушек, которые подстраивала арктическая природа».

В таких условиях вместе со всем главком и начало работать в новом 1936 г. Управление Полярной авиации.

3 июня того же года СНК СССР утвердил состав Совета при начальнике Главсевморпути во главе с О.Ю. Шмидтом.

В него вошли 59 человек – ведущих полярников страны, в том числе 8 авиаторов: начальник УПА М.И. Шевелёв и лётчики – старший инспектор Управления Б.Г. Чухновский, командир особого Московского отряда В.С. Молоков, начальник авиалинии Якутск–Тикси В.И. Галышев, А.Д. Алексеев, М.С. Бабушкин, М.В. Водопьянов и С.А. Леваневский.

А 22 июня СНК СССР принял постановление, утвердившее первое «Положение о Главном управлении северного морского пути при СНК Союза ССР». В нём были сформулированы его основные задачи: *«окончательное освоение Северного морского пути от Баренцева моря до Берингова пролива; организация морских, речных и воздушных сообщений, радиосвязи и научно-исследовательской работы в Советской Арктике; развитие производительных сил и естественных богатств Крайнего Севера; содействие хозяйственному и культурному подъёму коренного населения Крайнего Севера и привлечение этого населения к активному участию в социалистическом строительстве».*

Районом деятельности ГУСМП были объявлены: *«в европейской части Союза ССР острова и моря Ледовитого океана, а в азиатской части Союза ССР – территории севернее 62-й параллели».*

Среди 14-ти основных управлений главка 3-м значилось Управление Полярной авиации. Главными его задачами были: *«Изыскание и строительство воздушных линий, аэропортов, аэродромов и авиабаз, руководство всеми видами Полярной авиации (служба ледовой разведки, воздушный транспорт, аэросъёмка и т.п.), строительство и руководство авиаремонтных заводов».* Забегая вперёд, отметим, что эти задачи являлись для УПА ГУСМП основными в течение двух лет, до 1938 года.

Кроме того, в ведении Главного управления Северного морского пути находилась и Николаевская лётная школа. В пункте 10 Положения говорилось: *«Управление Полярной авиации разрабатывает планы работы Главного управления*



212.

Самолет Г-1 под номером Н-131 был передан в Полярную авиацию из ВВС в 1936 году и обслуживал Енисейские авиалинии

Северного морского пути в области авиации (п. „б» ст. 2), непосредственно руководит работой авиалиний, авиаотрядов и авиаремонтных заводов, ведет подготовку кадров для полярной авиации через непосредственно подчиненную ему лётную школу (ст. 6)».

К тому времени иностранные самолёты в советской гражданской авиации почти полностью были заменены на отечественные. Из небольшого авиационного подразделения Полярная авиация выросла в значительную организацию, насчитывавшую около сотни самолётов. В её составе имелись 7 структурных подразделений: Московский авиационный отряд особого назначения, Беломорский авиационный отряд, Енисейская и Ленская авиационные группы, Обская авиалиния (с 1937 г. – авиагруппа), Тихоокеанская авиалиния, а также Красноярский авиаремонтный завод.

В начале лета 1936 г. лётчик Ф.Б. Фарих с авиамехаником Ф.И. Бассейном выполнили ледовую разведку для судов Северо-Восточной экспедиции Наркомвода, попавших в ловушку у мыса Биллингса. Здесь для взлёта и посадки использовались прибрежные галечные косы. Сначала это делалось на небольших самолётах Р-5, а позднее – и на тяжёлых самолётах ТБ-1 и Р-6. Конечно, подобные действия были вынужденными. Ведь стационарные аэродромы в Арктике тогда были ещё редкостью и в большинстве случаев ограничивались необорудованными площадками.

В 1936 г. список пионерных арктических перелётов продолжил на гидросамолёте Дорнье «Валь» В.С. Молоков. Он давно мечтал о перелёте вдоль трассы Северного морского пути, который связал бы все основные населённые пункты на побережье Северного Ледовитого океана постоянной воздушной трассой. Это было в интересах Главсевморпути, отвечавшего за развитие данной территории. Поэтому один из первых Героев Советского Союза легко получил разрешение на такой полёт.

В состав экипажа летающей лодки Н-2 вошли штурман А.А. Ритслянд, бортмеханики Г.Т. Побежимов и В.И. Мишенков. А пассажирами полетели корреспондент газеты «Правда» Б.С. Горбатов, начальник Политуправления УСМП С.А. Бергавинов, политработники М.Л. Балагул и А.А. Дубинин. Они должны были проверить состояние полярных станций, а также провести обмен партийных документов. Машину предельно загрузили продовольствием, книгами и подарками для зимовщиков.

Позже С.А. Бергавинов вспоминал: *«До сих пор наша Полярная авиация имела большие и малые эпизодические*

полёты в большинстве северных районов и регулярные авиарейсы в отдельных районах, как-то: Енисейский, Обдорский и частично Ленский север. Лишь только текущий 1936 год положил твёрдое начало прокладке воздушной трассы на всём протяжении Северного морского пути. Это начало положено тремя Героями Советского Союза: беспримерным героическим беспосадочным перелётом т. Чкалова, который значительную часть Сталинского маршрута прошёл Северным морским путём с запада; замечательным перелётом т. Леваневского, который прошёл половину Северного морского пути с востока, и выдающимся полётом т. Молокова, который, начав с Красноярска, через Якутск пересёк Охотское море и, обогнув Камчатский полуостров, прошёл с востока до Архангельска всю трассу Северного морского пути, покрыв до 30 тыс. километров.

У перелёта Молокова была двоякая практическая цель. Первая – пройти весь Северный морской путь и изучить его авиационные возможности. Вторая – проверить на всём его протяжении работу наших хозяйственных и партийных организаций, произведя в ряде мест проверку и обмен партдокументов. Именно благодаря этому приходилось самолёту делать частые посадки, уходить в сторону от трассы и делать большие ледовые разведки для морских кораблей. Всё это, естественно, усложняло и удлиняло полёт».

Перелёт В.С. Молокова начался в Красноярске. Погода стояла безветренная и жаркая, из-за большой загрузки машина долго не могла оторваться от поверхности реки. Пришлось сгрузить на берег парашюты и около 100 килограммов груза.

213.

Маршрут полёта экипажа В.С. Молокова летом 1936 года



Командир экипажа решил повторить в начальной части пути прошлогодний маршрут, знакомый ему и товарищам. Первая посадка была в пос. Стрелка; заправившись, перелетели на ночёвку в Кежму – маленький таёжный посёлок на Ангаре. Здесь авиаторы и пассажиры впервые опробовали пищевые концентраты, приготовленные для воздушной экспедиции Институтом общественного питания. 23 июня перевалили в долину р. Лены, где заправились в Усть-Куте. Ночевали в пос. Нюя, на промежуточной станции Ленской гидролинии «Аэрофлота».

От Нюи до Якутска шли на высоте 2 километра, было очень холодно, сильно болтало. Сделав несколько кругов над городом, В.С. Молоков сел в гидропорту, там же, где и прошлым летом. Экипаж тепло встретили работники базы ГУСМП. Здесь лётчики задержались на два дня, чтобы перед ответственным участком перелёта проверить материальную часть и аэронавигационные приборы.

Из Якутска вылетели в Крест-Хальдждай на р. Алдан. Переночевали, заправились и подготовились к перелёту через хребет Джугджур к Охотскому морю. В Аян шли на большой высоте – выше 3 километров, внимательно следя за незнакомой трассой. Погода благоприятствовала, но связь с побережьем отсутствовала – у Главсевморпути здесь ещё не было радиостанций. Самолёт перевалил хребет и вышел к морю. Оно было покрыто одеялом тумана, но командир нашёл окно и, нырнув в него, вошёл в бухту Аян, окружённую подковой льдов. Посадка здесь возможна только со стороны моря, что пилот и сделал.

На следующий день Дорнье «Валь» перелетел в бухту Нагаево. Далее путь следовал вдоль побережья Камчатского полуострова до Петропавловска, где пришлось просидеть по погоде восемь дней. 8 августа, используя улучшение видимости, авиаторы хотели слетать на Командорские острова, но из-за тумана в море повернули на Усть-Камчатск.

Корреспондент, а позже писатель, Б.С. Горбатов вспоминал об этом следующее: *«Нас окружал такой густой туман, что казалось, мы просто завязли в нём. Вдруг Молоков пошёл на посадку. Мы выглянули в окно – и ахнули. Ничего не было видно внизу, только море тумана клокотало и пенилось. Мы падали вниз, в эту призрачную пустоту, падали стремительно и неуклонно, рискуя каждую минуту столкнуться с водой и расшибиться. Далеко ли вода? Увидим ли мы её? Она блеснула в полутора метрах от машины, и в ту же минуту мы грохнулись о воду. Это была самая замечательная посадка, какую видел на своём веку каждый из участников перелёта. После этого мы восемь часов рулили по воде, са-*

молёт превратился в катер. К утру мы вышли точно туда, куда следовало, – к Усть-Камчатску».

От залива маршрут В.С. Молокову был знаком – здесь он летал в дни спасения челюскинцев. Олюторка, Анадырь, бухта Провидения, Уэлен. Но побережье Чукотского моря встретило экипаж неприветливо: низкая облачность у мыса Сердце-Камень, туман в Колючинской губе, дождь под Ванкаремом, пурга у мыса Шмидта. Полёт шёл, как правило, на высоте 50 метров, но и при этом берег часто терялся из виду.

На рейде у мыса Шмидта увидели два самолёта: отечественный гидросамолёт МБР-2 и неизвестный иностранный (позже оказалось, что это «Валти» С.А. Леваневского). Последнего распоряжением Главсевморпути задержали здесь для производства ледовой разведки, но с прибытием В.С. Молокова эту обязанность с него сняли.

Через день С.А. Леваневский улетел на запад в сторону Тикси, а В.С. Молоков – на северо-восток, на о. Врангеля. Там отпраздновали 10-летие советской колонизации острова. В эти же дни к острову прибыл и ледокол «Красин» с московскими артистами. Такого скопления народа в тех местах никогда не видели, и торжества прошли на славу.

Гидросамолёт В.С. Молокова снова вошёл в график перелёта. Впереди – бухта Амбарчик. Но обещанного бензина здесь не оказалось, его почему-то сгрузили на мысе Шалаурова. Пришлось посылать за ним катер, так как собственные запасы истощились. После этого можно было вылететь в бухту Тикси. В.С. Молоков вспоминал: *«Погода была свежая, сильный ветер поднимал большую волну. Когда мы принялись стартовать, машина не проявила ни малейшего желания подняться в воздух. Минута прошла – машина не отрывается. Две минуты прошли...*



214.
Самолет «Валти»
С.А. Леваневского у
полярной станции Уэлен.
1936 г.

Что делать? Руководствуясь правилами, я должен остановить мотор: теория говорит, что машина, не взлетевшая через минуту, не взлетит вовсе. Но, если остановить мотор и подрулить к берегу, придётся либо разгрузить продовольствие, либо высадить людей. Ни того, ни другого я сделать не мог и решил продолжать стартовать...

Снова прошла минута. Ощущение такое, будто машина оторваться не может – мои желания не совпадали с желаниями машины. С самолётом начались своеобразные отношения: кто кого, у кого окажется больше терпения?

Всех, и даже штурмана Ритслянда, пришлось на время согнать в задний отсек. Я сделал это с таким расчётом, чтобы сильно нагрузить хвост и заставить нос вылезти из воды, поддержал газ и всё же через полторы минуты переупрямил машину: она совершенно неожиданно стала на редан. Машина оторвалась в продолжение трёх минут 20 секунд и очень медленно набирала высоту, но я не винил машину – надо полагать, что мы её перегрузили килограммов на двести».

На 1300-километровом отрезке до Тикси экипажу пришлось испытать всё: низкую облачность, дождь, снег, встречный ветер. Только через 10 часов полёта удалось приземлиться возле самолётного ящика с корявой надписью «Аэропорт Тикси». Зато на полярной станции авиаторов ожидала встреча с артистами Заполярного театра Главсевморпути, прибывшими сюда на гастроли. Естественно, здесь задержались на два дня, тем более что политработникам нужно было время на обмен партийных документов.

У Северной Земли экипажу летающей лодки пришлось выполнить ледовую разведку для каравана судов во главе с ледоколом «Ермак». Далее путь Дорнье «Валя» лежал на Хатангу, где лётчикам пришлось ночевать в самолёте – аэропорт размещался в маленькой землянке.

«К Диксону подлетали светлой лунной ночью, – писал В.С. Молоков. – Хорошо зная положение берега острова, я не опасался делать посадку. Однако оказалось, что Диксон закрыт туманом. Пришлось садиться в шхерах Минина. С трудом, выбрав свободное разводье между льдин, я посадил самолёт. За одну из льдин зацепились якорем. Но вскоре на нас стали напирать другие ледяные глыбы, возникла опасность сжатия.

Я тут же снялся с якоря и начал рулить меж льдин. Только к рассвету мы приблизились к берегу одного из островов, где решили передохнуть. Обнаружили ручеёк, набрали воды. Разложили костёр, сделали из камней печку и быстро сварили вкусный борщ из концентратов, прекрасно изготовленных Московским институтом питания специально для нашей экспедиции. Ели все с большим аппетитом, так как

основательно проголодались. Наладили рацию и сообщили на Диксон, чтобы не тревожились, обещали скоро прибыть, благо туман рассеялся».

А вот как описал тот же эпизод С.А. Бергавинов: «7 сентября мы пошли на встречу с О.Ю. Шмидтом. Возвращаясь обратно на остров Диксон, вечером в районе шхер Минина нас накрыл большой туман и дождь. Идти было невозможно – нужно садиться, но под нами плавающий лёд. Ведь при посадке достаточно одной небольшой льдинки, чтобы самолёт разбился вдребезги. Десятки минут Молоков шёл на высоте нескольких метров от воды, выбирая место посадки. И нашёл, и удачно сел на водяном пятчке. В течение всей ночи самолёт рулил и маневрировал среди льдов. Несколько раз забрасывали якорь на большие плавающие льдины и дрейфовали вместе с ними. Но надвигающиеся льды заставляли быстро заводить моторы и удирать, чтобы вновь выискивать чистую воду. Только лишь к утру, через девять часов, мы обнаружили небольшой островок, прирулили к нему и, подняв аварийную радиомачту, сообщили Диксону, где самолёт и причину его посадки. А в восемь часов мы были уже опять в воздухе, держа курс на Диксон».

На Диксоне экипажу пришлось выполнить два задания. Сначала провели ледовую разведку в проливе Вилькицкого для каравана ледореза «Фёдор Литке» (в его состав входили эсминцы «Сталин» и «Войков»), а затем обнаружили амфибию Ш-2 пилота Богомолова, которая пропала день назад. Оказалось, что лётчик совершил вынужденную посадку из-за утечки бензина. Указав «Литке» путь на чистую воду, самолёт взял курс на мыс Челюскин.

На последнем этапе, над Карским и Белым морями, перелёт сопровождался сильным ветром, снегом и туманом. Только перед Архангельском самолёт вынырнул из полосы тумана и благополучно сел на акваторию Северной Двины. 18 сентября, переночевав в Вологде, экипаж В.С. Молокова опустился на Москву-реку в районе Парка культуры и отдыха им. А.М. Горького, как было приказано в телеграмме Главсевморпути.

Отважных авиаторов встречали члены правительства, герои-лётчики М.В. Водопьянов, И.В. Доронин и А.В. Ляпидевский. После митинга состоялся торжественный вечер в Моссовете, а через неделю – приём в Кремле.

30 сентября гидросамолёт Н-2 вылетел из Москвы к месту постоянного базирования – в Красноярск. За 200 лётных часов мужественный экипаж преодолел в экспедиции 31000 километров. Это был крупный шаг в деле установления сквозных авиарейсов вдоль трассы Северного морского пути.



215.

Штурман А.А. Ритслянд пришел в Полярную авиацию в 1933 году. Участник полёта на Северный полюс в 1937 году. Погиб 6 февраля 1938 года при катастрофе дирижабля В-6



216.
Слева направо: командир
экипажа В.С. Молоков,
второй пилот Г.К. Орлов
и штурман А.А. Ритслянд

Подводя итог полёту, В.С. Молоков отмечал: «Весь путь пройден в исключительно тяжёлых метеорологических условиях. Как и всякий северный лётчик, я вообще не избалован погодой. Привык летать и в тумане, и в дождь, и в метель. Но в такой дьявольской погоде, какую нам преподнесли Охотское море и Камчатка, мне, пожалуй, летать ещё не приходилось. Особенно тяжёл был перелёт с Командорских островов до Усть-Камчатска и возвращение с ледовой разведки от Челюскина до Диксона, где приходилось делать посадку в сплошном тумане и вечером.

...Сейчас я могу заявить: сквозной Великий Северный воздушный путь пройден. Воздушная арктическая магистраль станет нормально действующей линией, по которой обычные самолёты смогут летать с запада на восток и с востока на запад по всему побережью Ледовитого океана!

Разумеется, регулярные рейсы потребуют значительно лучшего, чем сейчас, оборудования трассы. Оно особенно необходимо для восточного сектора Арктики. Авиабазы здесь расположены беспланово, они имеются там, где редко летают, и отсутствуют на «широкой дороге». На Медвежьих островах изобилие горючего, а в Анадыре его почти нет. От устья Колымы до бухты Тикси и я, и т. Леваневский летели 1300 км, не имея возможности пополнить где-нибудь запа-

сы бензина. На всём этом громадном участке нет ни одной действующей радиостанции.

Как правило, здания «аэропортов» в Арктике никуда не годны. В Хатанге авиабаза расположена в развалившейся землянке. Аэропорт Тикси помещается... в самолётном ящике. Нет помещений для отдыха лётного состава».

Политбюро ЦК ВКП(б) и ЦИК СССР по достоинству оценили сложный перелёт экипажа гидросамолёта Н-2. *«За исключительное мастерство, проявленное при облёте в труднейших условиях впервые всей территории Крайнего Севера и трассы Северного морского пути от Берингова пролива до Белого моря»* 19 сентября 1936 г. постановлением ЦИК СССР командир гидросамолёта Герой Советского Союза В.С. Молоков, *«ранее награждённый орденом Ленина»*, был награждён орденом Красной Звезды, первый бортмеханик Г.Т. Побежимов, *«ранее награждённый орденом Красного Знамени»*, – орденом Ленина, штурман А.А. Ритслянд и второй бортмеханик В.И. Мишенков – орденом Трудового Красного Знамени. Участники перелёта: начальник Политуправления Главсевморпути С.А. Бергавинов, работники Главсевморпути М.Л. Балагул и А.А. Дубинин, а также специальный корреспондент «Правды» Б.Л. Горбатов были отмечены орденом «Знак Почёта». Кроме того, получили денежную премию: В.С. Молоков – 25000 рублей, Г.Т. Побежимов – 15000 рублей, а А.А. Ритслянд и В.И. Мишенков – по 10000 рублей.

На фоне масштабной экспедиции самолёта В.С. Молокова практически осталась в тени спасательная операция, проведённая экипажем И.И. Черевичного на Новосибирских островах.

В начале марта Иван Иванович, находившийся в Иркутске, получил распоряжение из Москвы. На мысе Шалаурова произошёл пожар на полярной станции, в результате чего люди остались без крова и продовольствия. Надо было срочно их вывезти в Тикси.

Самолёт АНТ-7 (Р-6), на котором И.И. Черевичный выполнял рейсы между Иркутском и Якутском, готовили к сдаче в ремонтные мастерские. Но с получением приказа на вылет пришлось срочно вносить коррективы. На машину установили новые моторы, рацию и необходимые для высокоширотного полёта навигационные приборы. В экипаж вошли штурман А.П. Штепенко, бортмеханики П.П. Березин и А.Д. Земсков. 11 марта самолёт вылетел на Усть-Кут. Как вспоминал позже А.П. Штепенко: *«В открытых, ничем не защищённых кабинах температура держалась около 30 градусов ниже нуля. У Черевичного*

хорошо подогнанное и приспособленное для полётов в открытых машинах обмундирование. Его маска собственной конструкции испытана при 50-градусном морозе, через его унты и большие меховые рукавицы не пробраться никакому холоду. У меня же мороз находил лазейки всюду – мёрзли ноги, руки, а от неумелого оттирания замерзающих «деталей» ко времени первой посадки щёки и нос оказались обмороженными...

Чем дальше на север мы продвигались, тем больше крепчал мороз. В Якутске, куда мы прибыли на второй день, термометр показывал ниже 50 градусов. Дышать с непривычки стало совсем трудно. На шарфе у рта – ледяная корка. К металлу голой рукой прикоснуться невозможно. Казалось, ни о какой работе в этих условиях не может быть и речи. А наши механики, не обращая внимания на мороз, с масками на лицах копались в моторах, заливали горючее, масло, воду».

Чтобы не терять ни минуты, И.И. Черевичный принял решение лететь в Тикси напрямую через Верхоянский хребет. Однако на подлёте самолёт встретили плотная облачность и ураганный ветер. Пришлось повернуть обратно и сесть в Булуне. Только через несколько дней, с улучшением погоды, экипаж перелетел в Тикси.

Дальше, на Ляховские острова, никто из полярных лётчиков зимой ещё не летал. А это 700 километров. Но, имея устойчивую связь с Тикси и мысом Шалаурова, авиаторы уверенно пошли к цели. Сели у полярной станции между торосами на узкую полосу ровного льда. После пожара зимовщики ютились в маленьком домике радиостанции: 15 человек на 20 квадратных метрах. Надо было оставить там четырёх человек, а 11 – оперативно вывезти на материк. Не мешкая,

217.
Самолет Н-29
И.И. Черевичного на реке
Яна у села Казачьего.
Сентябрь 1936 г.



экипаж пополнил запас горючего, погрузил людей в самолёт и взял курс на Тикси. Однако через несколько минут полёта раздался оглушительный треск, и машина с креном на правое крыло стала быстро валиться вниз. Как выяснилось, отказал правый мотор. И.И. Черевичный среагировал моментально: успел развернуть самолёт на 180 градусов и вновь сесть на ту же узкую ледовую полосу, остановившись всего в пяти метрах от торосов.

«У меня инстинктивно поджались ноги, и я крепко вцепился руками в борта кабины, – вспоминал А.П. Штепенко. – Под нами – береговой обрыв и торосы. Я отвожу глаза от земли, смотрю на пилота и жду удара. Что делает пилот, я не знаю, но при взгляде на энергично двигающиеся плечи у меня зажглась надежда. Снова смотрю вниз. Самолёт тянет на узкую полосу льда. Не верю своим глазам: развернуть самолёт на 180 градусов?!

Лыжи коснулись снега; самолёт, замедлив бег, развернулся и остановился в пяти метрах от торосов. Нелегко далась эта посадка Черевичному. Некоторое время он сидел молча и вытирал вспотевший лоб. Потом поднялся на своём сидении, оглянулся и, посмотрев на высокие торосы, окаймляющие взлётную дорожку, медленно проговорил:

– Во всех случаях посадку производить выгоднее на аэродроме».

В уцелевшую от пожара избушку вселилось ещё четыре жильца. Наскоро сколотили подвесные нары из обрезков досок, в ход пошли даже крышки от передатчиков. Осмотр самолёта показал, что в повреждённом моторе лопнул коленвал, не подлежащий ремонту. Лётчики стали рассчитывать возможность выполнения полёта на одном моторе. Но для этого надо было снять аварийный двигатель и взять дополнительное топливо. Долететь до Тикси, поставить новый мотор и вернуться за погорельцами.

Однако после пробного трогания с места самолёт не захотел идти по прямой и начал вращаться. Пришлось использовать якорь из нарт с посаженными на них людьми. На скорости 100 километров в час командир поднял руку, на нартах отпустили конец верёвки, и самолёт взлетел. Совершив пробный круг над станцией, И.И. Черевичный благополучно сел. Назавтра решили лететь в Тикси. Но вылет снова не состоялся. Радиист зимовки Листов допустил «утечку информации», и в Якутске узнали, что командир самолёта затеял «настоящий цирк», и категорически запретили ему одномоторный полёт, приказав сидеть и ждать, когда из Иркутска доставят необходимые запчасти. Как ни доказывал в ответных телеграммах начальству И.И. Черевичный

о безопасности и возможности полёта на одном моторе, у него ничего не вышло.

Высланный из Иркутска на помощь с новыми запчастями лётчик И.И. Сизых быстро долетел до Тикси, но там его задержала пурга. На мысе Шалаурова потянулось томительное ожидание. Авиаторы помогали зимовщикам выкапывать из снега плавник и свозить его на собаках к избушке, охотились и работали на кухне. И.И. Черевичный мастерил: всем курильщикам наделал трубок и мундштуков, а для штурмана изготовил удобную маску на лицо.

Наконец 17 апреля И.И.Сизых доставил запасной коленвал и картер, а обратным рейсом увёз в Тикси двух зимовщиков. Экипаж И.И. Черевичного перебрал мотор и установил его на самолёт всего за 32 рабочих часа. Пожелав удачи остающимся, полярный самолёт с десятью пассажирами и 400 килограммами пушнины на борту стартовал с мыса Шалаурова и опустился на ночёвку в Булуне. До Якутска он добрался вечером следующего дня.

В том же году состоялась ещё одна воздушная спасательная операция в районе Таймыра. Вот что рассказывал о ней начальник строительства радицентра на Диксоне В.В. Ходов: *«Мне особенно запомнилась экспедиция по спасению экипажа полярного лётчика Мауно Яновича Линделя, сделавшего вынужденную посадку на юго-западе от мыса Шайтанского (Енисейский залив) в апреле 1936 года».*

Единственным самолётом в Енисейской авиагруппе, оборудованным радиосвязью, в то время была машина «Сталь-2» П.Г. Головина. Построенная заводом № 81 из нержавеющей стали, она имела мотор «Райт» мощностью 360 лошадиных сил и трёхлопастный металлический винт. Радиостанция «13-СК» была установлена в пассажирской кабине, но профессионального радиста не было, и его функции выполнял наспех обученный бортмеханик В.О. Камразе. Он мог принимать 40 знаков в минуту, но материальную часть знал неважно. Выручала надёжность рации, которая четыре месяца работала безотказно.

Вылетев из Москвы 17 января 1936 года, экипаж базировался в Красноярске. В конце февраля он выполнил рейс по маршруту Красноярск–Игарка–Дудинка–Чёрная–Волочанка–Хатанга–Нордвик с заместителем начальника Главного политуправления ГУСМП И.О. Серкиным. А затем – из Красноярска на Диксон с начальником Игарского политотдела В.П. Остроумовой.

На другой день после прибытия в Нордвик П.Г. Головин получил телеграмму от начальника Управления Полярной авиации М.И. Шевелёва с приказом срочно вылететь в рай-

он Гольчихи для поисков пропавшего 11 апреля самолёта Р-5(ЛП-5) Н-125 лётчиков М.Я. Линделя, Л.В. Петрова и бортмеханика Игнатьева.

Перелетев в Дудинку, экипаж П.Г. Головина установил на пассажирском сиденье добавочный бак на 200 литров и стартовал в Гольчиху. Оттуда лётчики сделали вылет с осмотром верховий рек Зырянки, Каменки и Глубокой.

После этого полёта требовалась дозаправка, но имеющиеся в Гольчихе 20 бочек оказались заполненными не авиабензином, а соляром для тракторов, а вместо авиамасла оказался автол. Мобилизовав весь личный состав полярной станции, экипаж разрыл снег на старом складе и нашёл 10 бочек бензина, но масла и там не оказалось. Пришлось лететь в Дудинку и привезти оттуда несколько бидонов.

Выполнив ещё несколько полётов, П.Г. Головин не обнаружил пропавшего самолёта. Из Москвы М.И. Шевелёв приказал перенести поиски южнее. Израсходовав весь бензин, найденный на Гольчихе, лётчики стали летать с Диксона, что значительно удлинило подлёт. Пришлось ходить компасными курсами через каждые 10 градусов, но и эти полёты ничего не дали.

На следующий день в том же районе П.Г. Головин заметил подозрительную точку, в которой, подлетев ближе, признали самолёт, стоявший как свеча – килем вверх. Рядом располагались палатка и мачта, но людей не было видно. После того, как «Сталь-2» сделала несколько кругов, появились и потерпевшие. П.Г. Головин вспоминал: *«Я посадки делать не стал, так как место было слишком пересечено, погода пасмурная, к тому же страшно болели глаза. Ограничились тем, что сбросили им 5 мешков продовольствия, папиросы и две лопаты, и, сделав промеры расстояния до берега Енисея с точностью 1,5–2 мили, определили координаты. Было дано радио на Диксон, и на другой день к месту аварии уже пришли трактор и собачьи упряжки».*

«От Диксона до места аварии было более 300 километров. В поход отправились пять добровольцев, в том числе автор этих строк, – вспоминал В.В. Ходов. – На тракторные сани нагрузили горючее, радиостанцию, инструмент, на второй прицеп поставили сколоченный из фанеры домик. В нём поместили печь, нары и даже рукомойник. Тесновато, но тепло!

Наш санно-тракторный поезд передвигался медленно, со скоростью 4–5 километров в час. Впереди на собачьей упряжке шёл Б.Г. Харитонович. А мы, ехавшие в домикетеплушке, спасаясь от жары, по очереди выскакивали наружу и, взобравшись на тендер, продолжали путь, пока мороз и ветер не прогоняли обратно.



218.

*П.Г. Головин – пилот
Управления Полярной
авиации Главсевморпути
с 1934 года*



219.
*Командир Чукотского
авиаотряда лётчик
Г.Н. Волобуев пропал без
вести в декабре 1935 года
в верховье реки Амгуэмы*

Неизвестно, чем бы закончились поиски потерпевших, не будь с нами Бориса Григорьевича – знатока полярной природы, отличного каюра и проводника. На десятый день пути мы, наконец, заметили на горизонте едва различимые очертания самолёта. А приблизившись, нашли и полужамёрзших авиаторов. Тут же связались по радио с Диксоном и вызвали спасательный самолёт. Потом мы узнали, что падающий Н-125 видели местные охотники, но подойти к нему боялись, и это чуть было не стоило Линделю и его экипажу жизни».

К концу 1935 г. накалилась обстановка во второй смене Чукотского авиаотряда. В Анадырском авиазвене возник конфликт между командиром Н.И. Пуховым и пилотом второго самолёта М.Н. Каминским. В дело пришлось вмешаться командиру отряда Г.Н. Волобуеву.

Но, вылетев 18 декабря с мыса Шмидта в Анадырь через Ванкарем и залив Креста, экипаж его ПС-5 Н-43 в составе лётчика Г.С. Буторина и бортмеханика А.И. Богдашевского в пункт назначения не прибыл. Факт вынужденной посадки стал несомненным. В Анадырь сообщили, что на самолёте имелась палатка, две банки с продуктами и предложили организовать поиски от залива Креста в сторону Ванкарема.

Но организовать интенсивные поиски экипажа Г.Н. Волобуева Анадырскому авиазвену из-за поломок самолётов не удалось. При хорошей погоде Н.И. Пухов совершил в январе 1936 года всего шесть полётов.

Дальнейшие вылеты также ни к чему не привели. Разбитый самолёт командира авиаотряда обнаружили геологи только летом. В палатке у места катастрофы нашли труп механика А.И. Богдашевского, а тел командира и пилота не нашли. По одной из версий, Г.Н. Волобуев и Г.С. Буторин ждали помощи в течение месяца, а затем, отчаявшись, ушли от самолёта. А.И. Богдашевский со сломанной ногой остался в холодной палатке с парой плиток шоколада. У него был наган, и он мог застрелиться, чтобы прекратить мучения. Но решил этого не делать. Вот записи из его дневника, обнаруженного геологами: *«Так поступают только трусы. Человек обязан жить и бороться до последнего дыхания!»*.

Когда А.И. Богдашевского нашли, в нём оказалось всего 36 килограммов веса, один скелет. И пока карандаш не выпал из пальцев мужественного бортмеханика, он вёл дневник, однако ни слова сожаления о том, что поехал в гибельную для него Арктику не написал. А ведь ему тогда не было ещё 25-ти лет.

В том же 1936 г. Чукотскому авиаотряду вновь была поставлена задача по обеспечению работы геологов. В бухту Оловяннуну (пос. Эгвекинот) прибыла экспедиция Главсев-

морпути под руководством Ю. Оди́нца. Ей необходимо было попасть в центральную часть Чукотского полуострова. Большую помощь ей оказал тогда лётчик В.С.Богданов. На маленьком самолёте У-2, без полётной карты, только по компасу, он совершил несколько полётов из Эгвекинота через Анадырский хребет, высаживая геологов в нужном им месте. Позднее к этой работе подключились пилоты М.Н. Каминский, Г.И. Катюхов и В.М. Сургучёв.

В один из полётов Г.И. Катюхов высадил начальника экспедиции в долине р. Якитики, где в первых же шлиховых пробах Ю. Оди́нец обнаружил крупные знаки золота. Дальнейшие исследования дали блестящие результаты: было открыто первое чукотское золото-оловянное месторождение.

В дальнейшем с помощью Полярной авиации отряд геолога Миляева выявил богатейшее Иультинское месторождение олова и вольфрама. На его базе построили посёлок и крупный горно-обогатительный комбинат, успешно проработавший вплоть до начала 90-х годов XX столетия. Лётчики осуществляли регулярную связь между геологическими отрядами, обеспечивали доставку людей, продовольствия и снаряжения, вывозили полевиков в конце сезона на базу.

Например, экипажу М.Н.Каминского пришлось перебросить к местам сезонных работ четыре геологические партии и два топографических отряда. Работа строилась по следующему принципу: первым рейсом пилот забрасывал на очередную точку своего бортмеханика Д. Островенко с запасом бензина для самолёта, палаткой, примусом и продуктами. По мере сил тот выравнивал площадку и принимал следующие рейсы с грузами для геологов. В конце мая ночи были уже светлые и М.Н.Каминский летал «до упаду».



220.
Второй пилот самолёта
Н-166 М.Н. Каминский.
Весна 1941 г.

Потом, пока он спал в палатке, механик осматривал, заправлял самолёт и проводил профилактику. За месяц экипаж налётывал до 100 часов и делал около 200 посадок. При этом как-то забывалось, что в случае аварии бортмеханик останется в горах один с недельным запасом продуктов и помочь ему будет некому.

В конце сентября 1936 г., когда морская навигация считалась завершённой, на мыс Шмидта в адрес М.Н. Каминского, назначенного в июле командиром Чукотского отдельного авиаотряда Тихоокеанской линии (начальник – Г.Д. Красинский), поступила срочная радиограмма начальника Главсевморпути: *«С борта «Литке». Мыс Северный. Каминскому. Прошу сообщить ваши возможности произвести ледовую разведку пролива Лонга для проводки каравана. Шмидт».*

Это распоряжение застало лётчиков врасплох, потому что за лето моторы на имеющихся двух самолётах Р-5 (Н-44 и Н-42) выработали свой ресурс и требовали замены. Да и предварительных сообщений о столь позднем караване с запада не поступало.

Об этом командир отряда и доложил О.Ю. Шмидту: *«О ледовой не предупреждён. Располагаю одним самолётом Р-5, на котором требуется устранить тряску мотора. Сообщите, когда нужна разведка, где находитесь. Каминский».*

Ночью нарочный полярной станции доставил «молнию»: *«Правительственная. Северный. Каминскому. Удивлён вашей неподготовленностью. Подхожу к Шелагскому, обстановка тяжёлая. Требую немедленной разведки пролива. Шмидт».*

Пришлось М.Н. Каминскому с радистом А.И. Моховым и штурманом Морозовым, даже несмотря на тряску мотора, лететь. Положение осложнялось тем, что накануне предстоящей зимовки на авиабазе прошла смена лётного состава, и командир ещё не знал возможностей новичков.

Кромку сплочённого льда экипаж обнаружил в ста километрах от берега. Широкая полынья проходила южнее острова Врангеля вплоть до Чаунской губы. Разведка обстановки длилась четыре часа, после чего самолёт взял курс на караван. Подойдя к нему, командир с удивлением обнаружил, что за ледоколами «Красин» и «Фёдор Литке» движутся два больших военных корабля. М.Н. Каминскому сразу стала понятной обстановка секретности, сопровождавшая рейс. Это был первый случай переброски кораблей с Северного флота на Тихоокеанский, да ещё в столь позднее время.

Передав данные разведки на «Красин», М.Н. Каминский благополучно посадил свой самолёт на гальку у полярной станции мыса Биллингса. Семичасовой полёт закончился. Наутро начальник станции Б. Карышев и радист А. Вла-

димиров вручили экипажу депешу: «С борта «Литке». Каминскому. Впервые на Чукотке выполнена разведка такого масштаба и значения. Караван вышел на чистую воду, ваши услуги больше не нужны. Благодарю за прекрасно выполненное задание, желаю счастливой зимовки. Шмидт».

И только позднее лётчики узнали о том, что это были за корабли, которым они помогли успешно преодолеть ледовые поля.

Оказывается, ещё 22 апреля 1936 г. в Москве состоялось важное совещание у заместителя Морских сил РККА флагмана 1 ранга И.М. Лудри. На нём присутствовали начальник Управления морских операций ГУСМП Э.Ф. Крастин, начальник 1-го отдела УМС Э.С. Панцержанский и начальник 3-го отдела УМС И.Я. Анкудинов. На нём были согласованы вопросы взаимодействия военных моряков с представителями Главсевморпути по выполнению ответственной операции – переводу Северным морским путём (СМП) двух эсминцев «Сталин» и «Войков» с Балтики на Тихоокеанский флот. Этого требовала сложная военно-политическая обстановка, сложившаяся на советском Дальнем Востоке в связи с военными приготовлениями Японии. Кроме того, военно-морское командование преследовало выполнение и других весьма конкретных боевых задач: «1. Проработка вопросов организации и управления ледовой проводкой кораблей... с учётом возможности более широкого использования СМП для нужд Морских сил РККА.

2. Продолжение работ по изучению театра и условий плавания по СМП с точки зрения гидрографическо-штурманской службы и оборудования пути.

3. Проверка деятельности ГУСМП по выполнению заданий УМС РККА».

Не случайно для перехода эсминцев Северным морским путём была создана специальная экспедиция, руководителем которой был назначен начальник ГУСМП О.Ю. Шмидт, а его помощниками при проводке кораблей во льдах Арктики – полярные капитаны П.Г. Миловзоров и Н.М. Николаев. На трассе, в районе Новой Земли, их должны были обеспечивать ледорез «Фёдор Литке» (капитан Ю.К. Хлебников), танкеры «Майкоп», «Лок-Батан» и товаропассажирский пароход «Анадырь» (с годовым запасом продовольствия на борту).

Немалая роль в этой операции по ледовой разведке отводилась и Полярной авиации.

Для руководства переходом был сформирован походный штаб во главе с капитан-лейтенантом В.Ф. Андреевым. В целях безопасности плавания во льдах по предложению корабельного инженера А.И. Дубравина на миноносцах

оборудовали деревянно-металлическую систему дополнительных креплений корпусов и установили гребные винты уменьшенного диаметра со сменными лопастями.

Первоначальный вариант маршрута кораблей был проложен из Кронштадта во Владивосток вокруг Скандинавского полуострова до Мурманска, а далее в составе обычного каравана торговых судов – по Северному морскому пути. Но позже, 25 июня командование решило отказаться от первого варианта плавания и проложило новый маршрут – по Беломоро-Балтийскому каналу в Архангельск.

3 июля эсминцы «Сталин» (командир капитан-лейтенант В.Н. Обухов) и «Войков» (капитан 3 ранга М.Г. Сухоруков) вышли из Ленинграда. Часть пути они прошли под буксирами, а часть (от р. Карелка до Вознесенья) – поочерёдно в плавучем доке. С выходом в Белое море были произведены монтажно-погрузочные работы, и 29 июля оба корабля были готовы к переходу.

30 июля суда экспедиции прошли Горло Белого моря и на следующий день вошли в пролив Маточкин Шар. 5 августа эсминцы прибыли в район о. Диксон. Из-за тяжёлой ледовой обстановки в Карском море караван пролежал в дрейфе восточнее острова до конца августа. Здесь оказались затёртыми льдами ещё несколько караванов судов и ледокол «Ермак». Вот как описывал обстановку перехода и действия личного состава бывший инженер-механик «Войкова» В.Ф. Бурханов: *«Положение резко ухудшается... Огромные льдины берут в тиски наши миноносцы. Острые, выступающие углы льдин приближаются к бортам кораблей. Создается угроза быть раздавленными. Начинается борьба со льдом... Углы льдины взрываются мелкими зарядами. У бортов кораблей образуется каша из мелких осколков льда. Они создают подушку, способствующую равномерному распределению силы нажима льда на корпус корабля... Мы дрейфуем в нужном нам направлении. Это хорошо, но перемещение льда, перегруппировка, скольжение его вдоль бортов кораблей вызывают новые комбинации сжатия, грозят новыми повреждениями».*

В этих труднейших условиях военные моряки и полярники, действуя рука об руку и помогая друг другу, сумели не допустить повреждений кораблей и высвободить их из ледовых тисков.

Тщательно проанализировав метеорологическую обстановку, опытные судоводители воспользовались отжимным ветром, вывели корабли на чистую воду и провели их под самым берегом. Руководитель экспедиции О.Ю. Шмидт, находившийся на «Фёдоре Литке» и лично наблюдавший за работой военных моряков и полярников на переходе, позже

сказал: «На вашу работу, товарищи, было любо смотреть! Замечательно работали!»

Дальнейшее плавание экспедиции обеспечивали полярные лётчики во главе с А.Д. Алексеевым и В.С. Молоковым на летающих лодках Дорнье «Валь». Они вели регулярную воздушную разведку и сообщали на корабли о местонахождении районов чистой воды.

6 сентября под проводкой «Фёдора Литке» суда прошли пролив Вилькицкого и достигли северо-западной части моря Лаптевых, где авиаподдержку им и встречным транспортам «Сакко» и «Ванцетти» оказывал экипаж самолёта-разведчика Р-6 Н-29 в составе: командира – И.И. Черевичного, борт-механиков И.Г. Ситалова и А.Д. Земскова, радиста М. Зиберова. Через 12 дней караван достиг траверза мыса Шелагского. Туда для проводки эсминцев подошёл ледокол «Красин», который при помощи самолёта-разведчика Р-5 Н-44 лётчика М.Н. Каминского вывел их 20 сентября через пролив Лонга в Берингов пролив. Ещё спустя четыре дня корабли благополучно прибыли в бухту Провидения, где их встретил танкер «Москва» с топливом и минный заградитель «Ворошиловск», доставивший часть экипажей эсминцев, которая следовала из Ленинграда во Владивосток по железной дороге, а также рабочих, ремонтные материалы и продовольствие.

В заливе Лаврентия О.Ю. Шмидт получил приветственную телеграмму от руководителей ВКП(б) и советского правительства: *«Поздравляем с успешным выполнением главной задачи порученного вам важнейшего задания партии и правительства. Ваша большевистская победа в Арктике имеет большое значение для дела обороны страны и является новым сильным призывом ко всем трудящимся Советского*



221.
Эсминцы «Сталин»,
«Войков» и пароход
«Анадырь» в море
Лаптевых во время
перехода по Северному
морскому пути.
Снимок сделан с ледокола
«Ф. Литке».
6 сентября 1936 г.



222.

*Б.В. Стерлигов в 30-х годах
был флаг-штурманом
ВВС, начальником
отдела испытаний
аэронавигационных приборов
НИИ ВВС, начальником
Аэронавигационной службы
ВВС РККА. Участник
перелёта из Москвы в
США на самолёте АНТ-4
«Страна Советов»*

Союза преодолевать все и всякие трудности в борьбе за социализм. Просим передать горячий привет всем участникам главного арктического похода».

1 октября после установки вооружения и погрузки боеприпасов в бухте Провидения «Сталин» и «Войков» продолжили плавание. Через 16 дней, пройдя около 6 тысяч миль, эсминцы достигли бухты Золотой Рог главной базы Тихоокеанского флота. Вся операция заняла два с половиной месяца.

Постановлением ВЦИК СССР от 25 февраля 1937 г. «за настойчивость и преданность при выполнении важнейшего задания в северных морях» 190 рядовых, командиров и начальников Морских сил РККА (ордена Ленина удостоились капитан-лейтенант В.Н. Обухов, капитан 3 ранга М.Г. Сухоруков, военинженеры 3 ранга В.Ф. Бурханов, А.И. Дубравин, В.К. Ольховиченко, ордена Красной Звезды – капитан-лейтенанты В.Ф. Андреев, Ю.В. Ладинский, военинженер И.М. Сендик, старший политрук Н.Н. Мильграм и др.) и 139 работников ГУСМП, в том числе и лётчики УПА, были награждены орденами.

Так пилоты Полярной авиации обеспечили первый переход советских боевых кораблей через моря Арктики. Пройдёт всего четыре года и этим маршрутом начнут пользоваться и другие корабли ВМФ СССР. Но тогда об участниках «рейса особого назначения» широкая общественность ничего не знала.

Интересно, что два военных моряка – кавалеры орденов и участники специальной экспедиции – впоследствии стали известными начальниками, чья судьба надолго оказалась связанной с Арктикой. Так, В.Ф. Бурханов в 28 лет получит адмиральское звание и должность заместителя командующего Тихоокеанским флотом. А после Великой Отечественной войны будет назначен начальником Главного управления Северного морского пути, заместителем министра Морского флота СССР. И.М. Сендик перед войной возглавит Отдел внешних коммуникаций Главного штаба ВМФ СССР, а затем – Отдел конвойной службы правительственной закупочной комиссии СССР в США, отвечавший за доставку союзнических грузов ленд-лиза в Советский Союз, в том числе северными и арктическими маршрутами.

Большой заслугой полярных лётчиков в 1936 г. явилось и то, что к декабрю они окончательно освоили воздушные трассы: мыс Шмидта–Анадырь (через Анадырский хребет) и Анадырь–Марково. Освоение трассы Анадырь–мыс Шмидта почти на 1 тысячу километров сократило воздушный путь между этими пунктами по сравнению с полётами вдоль побережья.

В этот период продолжала активно и порой героически работать и авиация Дальстроя. Так, 24 февраля лётчик Магаданского авиаподразделения Д.Н.Тарасов принял в Хабаровске первый двухмоторный самолёт АНТ-7 (Р-6) и 9 марта вылетел в Магадан. Обычный маршрут, открытый им же год назад, пилот решил сократить на 100 километров и сэкономить на этом горючее. Неожиданно самолёт попал в сплошную полосу тумана. Прошёл час слепого полёта, на альтиметре – 1700 метров, и бензина осталось на полчаса. В надвигающихся сумерках, планируя, машина пошла на снижение. Но посадка прошла сравнительно удачно – у самолёта сломалась всего одна лыжа. При этом радист успел сообщить о бедствии.

Авиаторы разожгли костры. А утром определили, что сели недалеко от Аяна. Продуктов было мало. В ожидании помощи прошли долгих восемь суток. Только 18 марта спасатели нашли самолёт. Д.Н. Тарасов на собачьей упряжке повёз лыжу для ремонта в ближайший посёлок, а на обратном пути, через шесть суток, доставил горючее. Ещё восемь дней экипаж ставил лыжу и расчищал площадку для взлёта. 8 апреля пилоты успешно взлетели и возвратились в Магадан.

Беспримерный рейс совершил и другой «дальстроевский» экипаж во главе с Н.С. Снежковым. По просьбе руководства Главсевморпути его направили из Магадана на полярную станцию мыс Наварин для оказания медицинской помощи зимовщикам. Авиаторы вылетели 29 июня на самолёте П-5, у которого не было радиостанции, а вместо лыж имелись деревянные плоскодонные поплавки, надёжные только в речных условиях. Экипажу предстояло преодолеть более двух тысяч километров и осуществить посадку на море.

Трудности начались перед посёлком Каменское. Задул шестибалльный ветер. Самолёт после посадки швыряло и кренило, а волнение и отлив не давали подойти к берегу. Тем не менее Н.С. Снежкову всё же удалось вывести машину на прибрежный песок. О продолжении полёта не могло быть и речи. Мокрый и измученный экипаж завалился спать. Штормило двое суток.

После Анадыря самолёт прошёл вдоль побережья Берингова моря. Показался мыс Наварин. Вокруг скалистого обрывистого берега – хаотическое нагромождение торосов. Только со второй попытки удалось сесть на узкую прибрежную полосу воды. Сделав прививки полярникам и обеспечив их медикаментами, отважный, далеко не полярный экипаж вылетел в Магадан. Но, оказалось, что основные трудности были впереди. Густая облачность и туман при-



223.
*Полярные авиаторы в
Кремле после вручения
им М.И. Калиным
правительственных
наград*

нудили сделать посадку в Пенжинской губе, где под дождём и пронизывающим ветром авиаторы провели 18 суток. При попытке взлететь трагически погиб фельдшер Сажнев, попавший под винт. Похоронили его здесь же, на берегу. Дальше лететь было нельзя из-за сквозной трещины в лопасти винта. С большим трудом экипаж пешком добрался до ближайшего селения Рикиники, откуда в начале сентября выехал на случайно подошедшем пароходе «Орочен» во Владивосток, а оттуда – в Магадан. Свыше двух месяцев пришлось провести им на берегах Камчатки, но они стойко перенесли все невзгоды и выполнили все поставленные перед ними задачи.

Несмотря на многочисленные примеры лишений и тяготы, которые переносили постоянно полярные лётчики и зимовщики, в самом ГУСМП их труд не всегда оценивался по достоинству. Один из подобных примеров привёл заслуженный штурман В.И. Аккуратов: «Я вспомнил одного ретивого хозяйственника в системе Главсевморпути по фамилии Купчин, который, чтобы не платить стопроцентную надбавку, положенную по закону работающим за полярным кругом, издал приказ: «С сего числа приказываю:

полярный круг перенести севернее Игарки, а бухгалтерии пересмотреть в связи с этим полярные надбавки рабочим и служащим Игарского авиаотряда».

Узнав об этом, Отто Юльевич Шмидт, будучи тогда начальником Главсевморпути, говорят, даже заболел. Отменив немедленно приказ, Шмидт вызвал в Москву Купчина, долго и молча рассматривал его и отпустил, не сказав ни слова и не «сняв даже стружки». Потом подошёл к карте Арктики, висевшей на стене кабинета, взял кисть и по всему пунктиру полярного круга, как его принято изображать в картографии, провёл красной тушью».

Такие действия Отто Юльевича Шмидта вызывали у подчинённых искренние чувства уважения и восхищения. Кто-кто, а отважный полярник знал истинную цену труду авиаторов. Более того, с их помощью он планировал проводить в Арктике всё новые и новые исследования, научные открытия, штурмуя неизведанное и совершая очередные подвиги. Всем этим целям полностью отвечала экспедиция по покорению Северного полюса.

2.7. Цель – Северный полюс

О развёртывании научной станции в Центральной Арктике с целью её изучения многие исследователи мечтали ещё со времён норвежского полярника Ф. Нансена, осуществившего дрейф на своём судне «Фрам». И только в СССР это стало реальностью.

Как вспоминал полярный радист Э.Т. Кренкель, «о возможности экспедиции на Северный полюс» он впервые услышал от известного русского арктического исследователя, участника экспедиции Г.Я. Седова 1912–1914 гг. В.Ю. Визе. В 1931 г. Владимир Юльевич на конференции «Аэроарктик» поставил вопрос о создании дрейфующей станции, но немецкая фирма, занимавшаяся строительством «Цепелинов», не поддержала советского учёного. Спустя некоторое время этой идеей «заболел» О.Ю.Шмидт, который озвучил её в ходе похода на «Сибирякове», а позже – в ледовом лагере челюскинцев. Там в беседах с Э.Т. Кренкелем и П.П. Шишовым начальник Главсевморпути пришёл к выводу, что их база может послужить «*моделью будущей дрейфующей станции «Северный полюс»*». Первым кандидатом в радисты полюсной экспедиции О.Ю. Шмидт выбрал Э.Т. Кренкеля и получил от него полную поддержку.

В Москву Отто Юльевич вернулся больным, с осложнением туберкулёза, который возобновился у него на льдине. Но по выздоровлении летом 1934 г. он сразу же поручил

224.

*Полярные авиаторы
М.В. Водопьянов,
Ф.И. Бассейн, С.А.Иванов
накануне полёта двух
самолётов АРК-5 к Земле
Франца-Иосифа. 1936 г.*



начальнику УПА М.И. Шевелёву и лётчику М.В. Водопьянову, которого очень уважал, продумать и разработать план возможного полёта на Северный полюс.

О.Ю. Шмидт рассказывал: *«...Водопьянов с радостью согласился, тем более что он уже давно обдумывал технику полётов на далёкий Север. Он взялся представить подробную записку и технические расчёты.*

Но этот разносторонне талантливый человек и здесь пошёл своим путём».

«Весь 1935 год у нас прошёл в разработке плана и подготовке всего необходимого, – вспоминал непосредственный участник событий М.И. Шевелёв. – Надо сказать, что Шмидт и Главсевморпуть взяли на себя ответственность начать работу, пока не имея на то санкции правительства».

М.В. Водопьянов, изучив дневники Р. Пири, Ф. Нансена и Р. Бэрда, пришёл к твёрдому убеждению: в приполюсном районе место для посадки подыскать вполне возможно.

«В назначенный срок, – продолжал Отто Юльевич, – Водопьянов сообщил мне, что бюрократических записок он составлять не умеет, а вместо этого изложил техническую идею полёта в виде романа. Так родилась его книга «Мечта пилота». Правда, тот технический вариант, который осуществляет лётчик Бесфамильный в этой книге, сильно отличается от окончательного плана, который мы впоследствии приняли. Но всё же первая разработка была сделана, начало большому делу было положено».

Интересно, что позже, в тот день, когда М.В. Водопьянов и его коллеги совершат посадку на Северном полюсе, в одном из московских театров состоится премьера спектакля по книге Михаила Васильевича «Мечта пилота», закончившейся словами *«я уверен, что даже такая грандиозная задача, как освоение Северного полюса, станет в самое ближайшее вре-*

мя неотложным делом для Советского Союза. И тогда, кто знает, быть может, и осуществится «мечта пилота».

И всё же, как свидетельствуют архивные документы, изученные доктором исторических наук Ю.Н. Жуковым, 21 августа 1935 г. М.В. Водопьянов представил записку О.Ю. Шмидту:

«Наличие радиометеорологических станций не только на побережье материка, но и в отдельных пунктах (Земля Франца-Иосифа, Шпицберген, Северная Земля, Врангель и т.п.) даёт возможность осуществить в 1936–1937 годах комплексную воздушную экспедицию на Северный полюс. Для этого в составе экспедиции необходимо иметь три хорошо оборудованных для арктических полётов самолёта Р-5 и один мощный самолёт АНТ-7 (ТБ-3. – Авт.). Необходимость этих самолётов вызывается следующим.

В навигацию 1936 года два самолёта Р-5 должны произвести глубокие разведывательные полёты на 200–300 км от корабля с посадкой на лёд в районе полярного бассейна. Остальные самолёты, АНТ-7 и Р-5, должны быть доставлены и выгружены в бухте Тихой (о. Гукера, Земля Франца-Иосифа. – Авт.), которая явится в 1937 году центральной базой для вылета на Северный полюс...

Самым лучшим временем для осуществления полёта на Северный полюс являются месяцы март, апрель... От острова Гукера до полюса около 1000 км, что даёт полную возможность полёта до полюса и обратно. Самолёт АНТ-7 позволяет взять 6–7 человек с полным запасом арктического пайка на 2–3 месяца. Кроме того, легко можно взять всё необходимое для жизни на полюсе (научное и техническое оборудование, палатки, мешки, меховую одежду и т.д.)...

Вопрос транспортной связи между Европой, Азией и Америкой (через Северный полюс) ждёт окончательного разрешения. Полёты Андрэ, Бэрда, Амундсена, Нобиле, Уилкинса и других ставили в основном не всестороннее научное освещение, а лишь спортивный, сенсационный интерес. До сего времени на Северном полюсе не было человека. Для осуществления полёта и посадки на Северном полюсе мы должны подходить не с позиций голого рекордсменства, а с планомерного и систематического изучения районов, прилегающих к Северному полюсу. Этот полёт может быть, и должен быть совершенно с исключительно подготовленными кадрами, людьми, изучившими технику своего дела. В нашей стране такие люди и самолёты есть».

Идеи М.В. Водопьянова легли в основу документов, готовившихся в Главсевморпути. «Разрабатывая постепенно план экспедиции, – вспоминал О.Ю. Шмидт, – я ждал удоб-

ного случая, чтобы сообщить о нём правительству. Однако авторство в постановке этого вопроса в руководящих организациях принадлежало не мне».

В этот период в рамках работы правительственной комиссии под названием «Комитет по дальним перелётам» или «Комитет РД» во главе с наркомом тяжёлой промышленности Г.К. Орджоникидзе, созданной ещё 7 декабря 1931 г., в СССР шла активная подготовка к штурму мировых авиационных рекордов. Тон в ней задавали главным образом военные лётчики во главе с начальником Управления ВВС РККА Я.И. Алкснисом.

Поводом к этим событиям послужил сверхдальний перелёт в США экипажа в составе командира С.А.Шестакова, второго пилота – морского лётчика Ф.Е. Болотова, штурмана – флаг-штурмана ВВС Б.Ф. Стерлигова и бортмеханика Д.В. Фуфаева. С 23 августа по 1 ноября 1929 г. на самолёте АНТ-4 «Страна Советов» они преодолели 9037 километров за 53 часа полёта с посадками по маршруту Москва–Нью-Йорк через Сибирь, Заполярье и Аляску.

Уже в сентябре 1934 г. лётчики-испытатели М.М. Громов, А.И. Филин и начальник штурманского сектора НИИ ВВС И.Т. Спирин пролетели на самолёте АНТ-25 или РД («Рекорд дальности») по замкнутому маршруту протяжённостью 12411 километров за 75 часов 02 минуты. Экипаж провёл 11-тонную машину: 39 раз на отрезках – Москва–Люберцы–Щёлково–Москва, 9 раз – Москва–Тула–Рязань–Москва, 1 раз – Москва–Тула–Царицыно–Харьков–Змиёв–Днепропетровск–Харьков, 3 раза – Харьков–Балаклея–Харьков, 16 раз – Харьков–Рогань–Чугуев–Харьков и 1 раз – Харьков–Царицыно–Тула–Москва. При этом немалую часть полёта ему приходилось выполнять в сложных метеоусловиях. Это был мировой рекорд! Советские лётчики на 1800 километров перекрыли достижение французских пилотов Боссутро и Росси, установленное 26 марта 1932 года. Рекорд советских авиаторов продержался 22 года.

Однако Международная авиационная федерация (ФАИ) рекорд не утвердила – Советский Союз тогда ещё не входил в ФАИ, «вхождение» состоялось годом позже. Тем не менее подготовка к беспосадочным перелётам по прямой в стране набирала обороты. В частности, на Щёлковском аэродроме была построена специальная четырёхкилометровая бетонированная ВПП со взлётной «горкой». Страна высоко оценила подвиг отважных: М.М. Громов был удостоен звания Героя Советского Союза (восьмым по счёту), а А.И. Филин и И.Т. Спирин награждены орденами Ленина.



225.

Самолёт АНТ-4 «Страна Советов» на Курганском аэродроме. В центре: штурман Б.В. Стерлигов и пилот С.А. Шестаков. Август 1929 г.

По воспоминаниям Г.Ф. Байдукова, именно в тот период М.М. Громов, испытывавший АНТ-25 в деле, первым выдвинул идею о перелёте через Северный полюс для достижения беспосадочного мирового авиационного рекорда дальности в 13000 километров. Возможно и так, но публичного заявления об этом нигде не сохранилось. При этом важно подчеркнуть, что, в отличие от полярников ГУСМП во главе с О.Ю. Шмидтом и М.В. Водопьяновым, все другие пилоты рассматривали полюс не как базу, а всего лишь как одну из промежуточных точек при полёте по сверхдальному маршруту на американский континент.

В такой обстановке зимой 1934–1935 гг. в ВВА имени Н.Е. Жуковского для усовершенствования знаний была принята группа полярных лётчиков, в которой находился и Герой Советского Союза С.А. Леваневский. *«На занятиях по аэронавигации, которые я вёл в группе, – вспоминал А.В. Беляков, – мы решали новые задачи вождения самолётов в Арктике. Разрабатывая теорию этого самолётовождения, я рассчитывал на практическую поддержку лётчиков-полярников, на подкрепление теории полётов в Арктике опытом слушателей.*

Однажды после занятий Леваневский остался в лаборатории. Он интересовался вопросами радио- и аэронавигации в высоких широтах. После длительной беседы Сигизмунд поделился со мной проектами большого беспосадочного перелёта через Арктику и предложил мне участвовать в его подготовке».

19 января 1935 г. С.А. Леваневский первым в СССР выдвинул свою идею сверхдального перелёта через Северный полюс протяжённостью 13000 километров публично. Тем не менее Сигизмунд Александрович написал письмо в редакцию газеты «Правда»: *«Я предлагаю совершить в 1935 году беспосадочный перелёт Москва–Сан-Франциско через Северный полюс. Цель этого перелёта: первое – установление*

рекорда дальности полета по прямой; второе – беспосадочный полёт именно через Северный полюс; третье – установление кратчайшего пути между двумя крупнейшими пунктами мира; четвёртое – обследование и нанесение на карту «белых пятен» Северного полярного бассейна; пятое – демонстрация достижений советской авиации». Несколько ранее в сборнике «Как мы спасали челюскинцев», изданном той же редакцией «Правды», вышли его воспоминания «Моя стихия», где лётчик делился некоторыми своими мыслями по поводу освоения Арктики.

Естественно, что перед публикацией в «Правде» С.А. Леваневскому необходимо было заручиться поддержкой командования. Он подал рапорт начальнику Управления ВВС РККА Я.И. Алкснису с просьбой о согласии на перелёт из Москвы в Америку через Северный полюс. Яков Иванович поддержал Сигизмунда Александровича и помог ему добиться согласия руководства страны. Он же рекомендовал С.А. Леваневскому вторым пилотом Г.Ф. Байдукова, в то время слушателя академии им. Н.Е. Жуковского, которого хорошо знал по испытаниям ТБ-3. Штурманом был утверждён А.В. Беляков, хотя в экипаже Героя уже был штурман капитан В.И. Левченко.

Проект будущего перелёта был направлен председателю Комиссии советского контроля при СНК СССР В.В. Куйбышеву, который переправил его на заключение начальнику Главсевморпути О.Ю. Шмидту. Вскоре последовал ответ Отто Юльевича. Иного заключения, чем отрицательное, начальник ГУСМП, занимавшийся своим планом и комплексно оценивавший последствия возможного одиночного перелёта, дать не мог: *«Основной смысл перелёта, очевидно, в демонстрации нашей авиации, ибо будущие международные полёты, конечно, пойдут не по этому пути – через полюс, – а по берегу Ледовитого океана, что будет не намного дальше, а гораздо удобнее и безопаснее, так как там к 1936 году нами будет подготовлена оборудованная трасса...*

В случае неудачи мы не сможем ограничиться констатацией, что Леваневский не долетел, а будем, очевидно, напрягать все силы для его спасения или, по крайней мере, нахождения...

Поиски Леваневского в случае вынужденной посадки или аварии, будут неизмеримо труднее операции спасения челюскинцев (там от лагеря до Ванкарема было 150 километров, а от ближайшей базы до Леваневского может оказаться более 2000 километров). Пришлось бы организовать свои лётные операции на территории Канады, в местах гораздо

менее обжитых, чем наша Чукотка, что и технически, и политически очень трудно...

По этим причинам, если вероятность удачи полёта Леваневского равна половине, то вероятность помощи ему в случае аварии близка к нулю. А неудача в оказании помощи означает не только потерю великолепного лётчика и героя, но и большой моральный ущерб для СССР в глазах всего мира...

По изложенным причинам я считаю долгом высказаться против предложения т. Леваневского в его нынешнем виде.

Несмотря на отрицательное заключение О.Ю. Шмидта, подготовка к перелёту С.А. Леваневского продолжилась, однако мнение начальника Главсевморпути не осталось без внимания. 26 января 1935 г. было принято постановление Политбюро ЦК ВКП(б) «О перелёте Москва–Сан-Франциско». «Считать в порядке предварительном приемлемым предложение т. Леваневского о беспосадочном перелёте Москва–Сан-Франциско через Северный полюс, – говорилось в нём. – Предложить тт. Орджоникидзе и Ворошилову помочь т. Леваневскому и предоставить ему возможность ознакомиться с самолётом РД. Окончательное решение принять по представлении доклада тт. Ворошилова, Орджоникидзе и Леваневского. Срок – декада».

Через месяц, 26 февраля, вышло постановление Совета труда и обороны СССР «О перелёте Леваневского, Байдукова и Левченко на АНТ-25 через Северный полюс в Америку в 1935 году»:

«1. Принять предложение т. Леваневского о перелёте летом (июль) 1935 года без посадки по маршруту Москва – Сан-Франциско через Северный полюс на самолёте РД.

2. Обязать Наркомтяжпром под ответственность т. Орджоникидзе произвести необходимые переделки в самолёте РД для указанного перелёта и обеспечить самолёт моторами М-34 для испытания и перелёта.

3. Обязать НК Оборона под ответственность т. Ворошилова организовать тренировку и подготовку экипажа для перелёта и обеспечения самого перелёта радиосвязью и метеорологическим обслуживанием.



226.
Самолёт АНТ-25 РД



227.
Герой Советского Союза
С.А. Леваневский

4. Возложить общее руководство подготовкой перелёта и осуществлением его на т. Ворошилова и т. Орджоникидзе, а непосредственное руководство подготовкой и перелётом – на начальника УВВС РККА т. Алксниса. Подчинить командира самолёта т. Леваневского на весь период подготовки и проведения перелёта т. Алкснису.

5. Утвердить экипаж для перелёта в следующем составе: командиром экипажа и первым лётчиком – т. Леваневского, штурманом – флаг-штурмана Чёрного моря т. Левченко, вторым лётчиком – слушателя Военно-воздушной академии т. Байдукова, запасным штурманом – заведующего штурманской кафедрой Военно-воздушной академии т. Белякова, запасным лётчиком – командира Отдельного отряда т. Гуревича...

6. Отпустить на подготовку и проведение перелёта из резервного фонда Совнаркома Союза 1500000 рублей в совзнаках и 55000 в инвалюте согласно прилагаемой смете».

Таким образом, официальное признание и утверждение плана С.А. Леваневского состоялось. Но в штабе перелётов это известие вызвало немалый переполох, ведь Сигизмунд Александрович никогда не летал на РД. Никто из членов нового экипажа, кроме Г.Ф. Байдукова, толком не знал этого самолёта, а до старта оставалось всего три месяца. Времени для оснащения машины новыми приборами и оборудованием для условий Арктики хватало, но нужно было приобрести опыт и навыки их использования. Из воспоминаний Г.Ф. Байдукова явствует, что С.А. Леваневский не проявлял особой активности в овладении навыками управления новой для себя машины, переложив это на других членов экипажа. Однако анализ журналов полётов на аэродроме ЦАГИ (Ходынка) за 30-е гг. показывает обратное. Так, уже 13 февраля 1935 г. М.М. Громов выпустил С.А. Леваневского на АНТ-25, совершив с ним 3 полёта общей продолжительностью 45 минут. После этого, в мае-июле Сигизмунд Александрович совершил на данном самолёте ещё 43 полёта общей продолжительностью 58 часов 52 минуты. Для сравнения: другой рекордсмен В.П. Чкалов, готовясь к своему перелёту на о. Удд, в июне-июле 1936 г. выполнил на АНТ-25 всего 21 полёт общей продолжительностью 16 часов 44 минуты.

Тем не менее особенности характера С.А. Леваневского проявлялись и в другом. Например, по воспоминаниям того же Г.Ф. Байдукова, ввиду загруженности Центрального аэродрома, Сигизмунд Александрович попросил перенести тренировки в подмосковный «Щёлково» и подал рапорт о выплате экипажу командировочных. Начальник управления ВВС возмутился и наложил резолюцию: «Кормят бесплат-

но, размещают бесплатно, делается всё, а ещё и командировочные. Надо совесть немного иметь. Алкснис».

Первый в истории трансарктический перелёт начался рано утром 3 августа 1935 года. Экипаж в составе полярного лётчика С.А. Леваневского, второго пилота Г.Ф. Байдукова и штурмана В.И. Левченко стартовал со Щёлковского аэродрома под Москвой и взял курс на север. Много было рекламы и шума в прессе. Была даже выпущена специальная почтовая марка с редкой для того времени надпечаткой красного цвета: «Перелёт Москва–Сан-Франциско через Сев. полюс, 1935». Эта марка до сих пор ценится среди филателистов, поскольку попала в обращение в ничтожно малом количестве.

Погода стояла отличная, и первые часы полёт проходил нормально. Но над Баренцевым морем В.И. Левченко обнаружил выбивавшую из-под капота двигателя струйку масла. Г.Ф. Байдуков успокаивал С.А. Леваневского тем, что подобное случалось и во время испытаний, но тот не на шутку встревожился и принял решение полёт прекратить. После бурных объяснений командир даже взялся за кобурку с маузером. Это был веский аргумент.

Как вспоминал бывший начальник УПА М.И. Шевелёв: «Байдуков мне рассказывал, что уговаривал Леваневского не возвращаться, что у этой машины так с маслом случается – Байдуков ведь её испытывал: мол, поплывётся и перестанет. Но Леваневский очень нервничал и решил всё же вернуться. Получилось очень некрасиво: расшумелись по поводу этого перелёта, пресса была обширная, в день вылета «Правда», как сейчас помню, дала две полосы описания самолёта, экипажа, их фотографии. Экипажу было вручено письмо М.И. Калинина президенту США Рузвельту. У нас только начали устанавливаться отношения с Соединёнными Штатами, которые признали нас совсем недавно. И вдруг – не прилетели».

Понятно, что возвращение стало безрадостным. Поскольку самолёт с полной загрузкой не мог совершить посадку, начали сливать топливо в воздухе. Внутри машины скопились пары бензина, пришлось отключить все электроприборы. В Москве были чрезвычайно недовольны таким исходом дела и велели садиться на аэродроме в Кречевицах близ Новгорода. После посадки, когда экипаж уже покинул машину, неожиданно воспламенились две осветительные ракеты в крыле, и пропитанная бензином обшивка загорелась. Дело спасла команда красноармейцев, подъехавшая на грузовике встречать самолёт.

Присланная из Москвы комиссия никаких дефектов не нашла. Оказалось, что масла заправили сверх нормы, и его



228.

Почтовая марка в честь незавершённого перелёта экипажа С.А. Леваневского через Северный полюс в США в 1935 году

излишек на высоте стало выбивать через аварийный клапан. Угрозы для полёта такая ситуация не представляла, однако С.А. Леваневский, плохо знавший эту машину, решил не рисковать и повернул обратно.

Я.И. Алкснис дал команду готовиться к новому перелёту. Самолёт отремонтировали, установили второй ручной насос для перекачки масла, совершили несколько испытательных полётов. Ежедневно наркому обороны СССР К.Е. Ворошилову направлялись письменные отчёты о проделанном. Но старт откладывался из-за отсутствия погоды по трассе. 19 августа на совещании с метеорологами С.А. Леваневский заявил, что в связи с ухудшением погоды и наступлением осени он считает необходимым перенести рекордный перелёт на год.

Через несколько дней экипаж неожиданно вызвали в Кремль. *«Вскоре нас пригласили в кабинет к Сталину, – вспоминал Г.Ф. Байдуков, – где уже сидели за длинным столом, покрытым зелёным сукном, Молотов, что-то записывающий в рабочую тетрадь, Ворошилов и Туполев. Сталин был в коверкотовом костюме единой партийной моды, с дымившейся трубкой в руках. Нам указали места на противоположной, свободной стороне большого стола. Когда мы уселись, к торцу подошёл Сталин и задал вопрос:*

– Сигизмунд Александрович, что вы намерены делать дальше с полётом через полюс? Я вам говорил, что машина одномоторная всегда таит опасность.

Леваневский встал и ответил:

– Я заявляю, что Туполеву не верю! Туполев, по-моему, вредитель, и я никогда больше не стану летать на его самолётах!

Туполев побледнел и вяло откинулся на спинку кресла. Ворошилов вскочил и закричал:

– Сукин ты сын! Ты понимаешь, что говоришь?

С Туполевым стало плохо, и вбежавший помощник Сталина вместе с Ворошиловым вывели совсем ослабевшего Андрея Николаевича».

Подчеркнув, что С.А. Леваневский является не только Героем Советского Союза, но и американским любимцем, И.В. Сталин предложил послать его с экипажем в США с целью закупки подходящего для очередной попытки трансарктического перелёта самолёта. На заявление Г.Ф. Байдукова, что эта поездка окажется бесполезной, поскольку у американцев, по имеющимся сведениям, такой машины нет, глава страны недовольно оборвал его и своего решения не отменил.

Позже он вызвал в Кремль для консультаций начальника ГУСМП О.Ю. Шмидта и ещё несколько выдающихся лётчиков, в числе которых были Герои Советского Союза

М.М. Громов и С.А. Леваневский. И.В. Сталин обсудил с ними вопрос о том, *«что нужно сделать для максимальной безопасности трансполярных полётов»*. К тому времени мечтой о воздушном покорении Северного полюса уже жили не только полярные авиаторы, но и другие советские пилоты – всё тот же М.М. Громов и новый – В.П. Чкалов. Видимо, в тот день Отто Юльевич и смог передать главе страны план Главсевморпути о доставке самолётами на Северный полюс дрейфующей научной станции.

Для очередного сверхдальнего полёта на самолёте АНТ-25, теперь уже через Северный полюс, М.М. Громов сформировал из двух экипажей лётчиков-испытателей НИИ ВВС один: М.М. Громов – А.Б. Юмашев – А.С. Данилин. А В.П. Чкалова, работавшего в то время лётчиком-испытателем Московского авиационного завода № 39 им. В.Р. Менжинского, познакомил с идеей перелёта в Америку через Северный полюс на АНТ-25 Г.Ф. Байдуков. За проявленную «дерзость» главе страны ему не дали доучиться в академии и направили лётчиком-испытателем на Московский авиазавод № 22 имени С.П. Горбунова в Филях, где он продолжил испытания туполевской рекордной машины.

О дальнейшем ходе событий рассказал в своих воспоминаниях М.И. Шевелёв: *«В феврале 1936 года у нас многое уже было проработано. Во время одного из заседаний коллегии Главсевморпути раздался телефонный звонок «вертушки» – телефона правительственной связи, Шмидт взял трубку и через несколько секунд у него вдруг изменилось выражение лица. Повесив трубку, объяснил, что придётся прервать коллегию, надо ехать в Кремль на заседание Политбюро.*

Вечером Шмидт позвонил мне из дома отдыха, где он подлечивался, и сказал, что план экспедиции на полюс одобрен и попросил подъехать к нему вместе с Водопьяновым и Бабушкиным. Запряг я свою «Эммочку» и мы помчались в «Сосны» к Шмидту. Запомнилась дорога: вокруг темно, в свете фар крутится снег, а мы гадаем, что же было в Кремле.

Шмидт рассказал, что к нему обратились за консультацией по поводу просьбы экипажа Чкалова разрешить им дальний беспосадочный перелёт через Северный полюс в США на самолёте АНТ-25, том самом, на котором в предыдущем, 1935 году, Леваневский пытался вместе с Байдуковым и Левченко лететь по дальнему маршруту, но вернулись из-за выбивания масла. Леваневский тогда на Политбюро доложил, что на этом самолёте лететь нельзя, а Чкалов с товарищами попросился лететь именно на нём.

Шмидт рассказал, что мы надеемся начать эксперимент на наших самолётах, так как считаем их надёжными. До-



229.

Самолёт В.М. Махоткина ведёт ледовую разведку в Карском море при проводке каравана в составе ледокола «Ермак», пароходов «Правда» и «Моссовет». 29 июля 1937 г.

ложил о наших планах дрейфующей научной станции. Она могла бы помочь перелёту, давая сводку погоды, а в крайнем случае, служила бы точкой, где живут люди, и это обеспечивало бы помощь дальнему перелёту.

Идея понравилась, все одобрительно кивали головой, а Сталин сказал: «Вот-вот, это очень хорошо, давайте так и сделаем: пусть Главсевморпуть высаживает свою станцию, а экипаж Чкалова пока пролетит по нашей территории такое расстояние, какое нужно, чтобы перелететь в США. Проверим, действительно ли годна материальная часть самолёта».

11 февраля 1936 г. итоги встречи закрепило важное постановление Политбюро ЦК ВКП(б), сыгравшее ключевую роль в дальнейшем освоении Северного полюса: «1. Отклонить настойчивую просьбу Героя Советского Союза т. Леваневского о разрешении в 1936 году совершить перелёт через Северный полюс...

3. Поручить Главсевморпути в течение 1936 года продолжить изучение климата, ледяного покрова и условий полётов и посадок в центральном полярном бассейне.

4. Одобрить предложение т. Шмидта О.Ю. о создании в 1937 году полярной метеостанции на льду в районе полюса с доставкой её на место самолётами. Руководство этой экспедицией возложить на т. Шмидта...

10. Поручить т. Шмидту обсудить совместно со строителями 18-тысячного дирижабля и воздухоплавателями возможность использовать его в Арктике и внести свои предложения».

Ранней весной 1936 г., когда в Главсевморпути началась активная подготовка к перелёту, в США для закупки нового самолёта выехал С.А. Леваневский. Скорее всего, тогда он ещё не знал, как не знали и другие известные лётчики-претенденты, что первыми покорить Северный полюс воздушным путём доведётся не им. И.В. Сталин уже сделал ставку на других полярных пилотов.

Осмотрев ряд американских предприятий, С.А. Леваневский остановил свой выбор на В-1А «Валти». «...Это прекрасный быстроходный моноплан», – писал С.А. Леваневский. В-1А являлся первым самолётом, созданным молодой фирмой конструктора Джералда Валти. Он относился к весьма популярной в первой половине 30-х годов категории скоростных пассажирских машин и представлял собой цельнометаллический моноплан с убирающимися шасси и комфортабельными по тому времени кабинами на восемь пассажиров и двух членов экипажа. Самолёт строился небольшими сериями с 1934 года.

Фирма предложила С.А. Леваневскому готовую, 24-ю и последнюю из серии В-1А машину, которую доработали и укомплектовали по требованиям заказчика. На это ушло полторы недели, и она получила обозначение В-1АС. Среди доработок были: два больших цельнометаллических поплавка фирмы «Эдо», дополнительные маслбак, семь топливных баков и секция вертикального оперения, радиокомпас «Лир» с большой рамочной антенной над хвостовой частью фюзеляжа, более мощный мотор с трёхлопастным пропеллером. Поскольку маршрут «Валти» должен был пролегать по районам Крайнего Севера, то побеспокоились о борьбе с обледенением. На передние кромки крыла установили пневматические антиобледенители «Гудрич». Лопасти винта при необходимости омывались спиртовой смесью. Перед двигателем в капоте разместили лобовой щит с регулируемыми жалюзи.

В июне 1936 г. в США к С.А. Леваневскому, ежедневно наблюдавшему за доделкой самолёта, присоединился второй член экипажа штурман В.И. Левченко. Покупка «Валти» оформлялась через фирму «Вималерт». Машину зарегистрировали за УПА ГУСМП, присвоив ей номер Н-208. Его нанесли на фюзеляж и красные крылья гидроплана.

На обеде в честь советского экипажа перед его стартом в Москву американский авиаконструктор и промышленник Джералд Валти сказал: *«Моё сотрудничество с мистером Леваневским позволило мне составить новое представление о выдающихся качествах советской авиации, людях, обеспечивающих её быстрое и мощное развитие. Мистер Леваневский был требователен и настойчив, и эти требования базировались на глубоком знании дела. Мы не сомневаемся в его блестящем успехе и от души желаем счастливого пути в Советский Союз».*

Утром 5 августа 1936 г., через год после первой попытки перелететь через Северный полюс, С.А. Леваневский стартовал на В-1АС из Лос-Анджелеса. Целью перелёта являлась прокладка прямой воздушной линии между США и СССР через Аляску и Чукотку. Экипаж должен был изучить условия полёта на трансконтинентальной линии, определить места посадочных площадок и баз снабжения горючим, установить возможность связи и т. д.

Полёт вдоль американского побережья проходил с посадками в Сан-Франциско и Сиэтле. Первая часть маршрута прошла в благоприятных условиях. Трудности поджидали над океаном на участке Сиэтл–Джуно. Самолёт попал в туман и дождь. Пришлось приводниться у необитаемого о. Гуз-Айленд. Лётчики загнали машину меж двух больших

скал и стали пережидать шторм. Есть оказалось нечего, питание на этом участке не предусматривалось. Всю ночь С.А. Леваневский и В.И. Левченко просидели на крыле, следя за тем, как волны сдвигают гидроплан с места. Когда его понесло на камни, оба прямо в одежде прыгнули в воду и удержали машину на безопасном расстоянии. Утром шторм кончился, но начался отлив. «Валти» оказался на берегу. И целый день лётчикам пришлось ждать большого прилива, после которого самолёт вновь можно было вывести в море.

Затем В-1АС садился в Свенси, Кетчикане, Джуно, Фэрбенксе и Номе. В бухте последнего в обстановке густого тумана пришлось плутать несколько часов, пока экипаж не нашёл места для стоянки.

«От Аляски до Уэлена, – рассказывал позже С.А. Леваневский, – мы летели через Фэрбенкс и Ном. Эти места уже были мне известны. Через Берингов пролив пролетали в густом тумане. Неожиданно показались берега Советского Союза, начинались места, вызывавшие много воспоминаний. Здесь полярные лётчики много потрудились, терпели немало поражений и одержали немало побед.

Мы летели в каком-то чудовищном туннеле – под нами и над нами были сплошные облака. Так кружились мы над предполагаемым Уэленом несколько минут. В это время в нижнем ярусе облаков открылось маленькое «окошко». Облака решили нас всё же пропустить на родину! Мы нырнули в это окошко и через несколько минут увидели неясные очертания берега и селения Уэлен. Совершили посадку в лагуне. К берегу бежали чукчи и зимовщики, первые советские граждане, приветствовавшие нас в родной стране».

От Чукотки «Валти» некоторое время шёл по трассе Северного морского пути. Садился в Ванкареме и в Колючинской губе. Прошло всего два года после челюскинской эпопеи, однако этих мест было не узнать. Безмолвный ранее эфир заполнился голосами радиостанций, появились новые полярные станции, разрослись старые поселения.

Надо заметить, что фигура С.А. Леваневского встречала неоднозначное к себе отношение со стороны окружающих. Вот что вспоминал о нём полярный лётчик А.А. Каш: *«Это было в августе тридцать шестого года. Я тогда ещё работал мотористом на буксирном катере. Мы в те дни обслуживали в устье Колымы, недалеко от Амбарчика, пароход «Ленин». Вдруг откуда ни возьмись, на реку недалеко от парохода сел небольшой двухмоторный самолёт. У нас такие никогда не летали. Потом уже узнали, что это был «Валти», на котором Леваневский с Левченко летели из Америки. Здесь они почему-то совершили незапланированную посадку.*



Леваневский попросил, чтобы катер подтащил самолёт к берегу. Когда стали буксировать, сильным течением его снесло, и он консолью зацепил за борт «Ленина». Увидев, что разбилась боковая навигационная лампа, Леваневский вытащил пистолет и ледяным голосом произнёс:

– Я вас, сволочей, сейчас всех перестреляю!

С помощью капитана едва сумели его успокоить».

Характеристику С.А. Леваневского дополнил и начальник Управления Полярной авиации М.И. Шевелёв: «Неконтактность его с людьми часто приводила к тяжёлым последствиям. Экипаж после полётов в одной экспедиции больше не хотел с ним работать. На вопрос, в чём дело, отвечали, что не нравится его характер, не «наш» человек... Отсутствие контакта, дружеского расположения к людям и вызывали неудовольствие, обиды и ответное отношение к нему экипажа».

В бухте Амбарчик С.А. Леваневский и В.И. Левченко отстаивались несколько дней вместе с экипажем Героя Советского Союза В.С. Молокова, летавшего на Дорнье «Вале». Ждали, когда разойдётся туман. Но не дождались и, опасаясь полярной осени, взлетели почти вслепую. От Тикси повернули в глубь материка, перевалили через горы и сели на р. Лене. 30 августа самолёт прибыл в Жиганск. До Якутска «Валти» пролетел 11000 километров, а до Москвы ему оставалось ещё 8000.

Газета «Социалистическая Якутия» в номере за 2 сентября 1936 г. писала: «В 8 часов 05 минут самолёт Леваневского, сделав круг над Якутском, опустился в гидропорту Главсевморпути. Вскоре сюда прибыли секретарь обкома партии Певзняк, председатель Совнаркома ЯАССР Шарборин, заместитель начальника ЯТУ Главсевморпути Ника, командир Якутской авиагруппы Главсевморпути Галышев, начальник аэропорта Кравцов и другие.

230.

Полярные лётчики с руководством страны на трибуне Мавзолея.

Слева направо:

А. Горький, М. Слепнёв, И. Доронин, М. Водопьянов, А. Ляпидевский, К. Ворошилов, О. Шмидт, И. Сталин, М. Бабушкин, Л. Каганович, Н. Каманин, М. Калинин

Пока экипаж самолёта находился в Якутске, механики гидропорта заправляли машину... К 12 часам дня Леваневский прибыл вновь в аэропорт. Поднявшийся боковой ветер затруднял взлёт самолёта. По этой причине самолёт вслед за катером прорубил за три километра от Даркылахской пристани на широкий фарватер. Ровно в час дня Леваневский взлетел с Лены, начал набирать высоту, а затем, дав прощальный круг над Якутском, ушёл на юг».

В тот же день 2 сентября в Красноярске закончилась «водная» часть маршрута экипажа С.А. Леваневского. Там на авиаремзаводе гидросамолёт был поставлен на колёсное шасси. А вечером 13 сентября В-1АС приземлился в Москве на Щёлковском аэродроме. Весь маршрут Лос-Анджелес–Сан-Франциско–Уэлен–Якутск–Красноярск–Свердловск–Москва в 19,2 тысячи километров был преодолен за 39 дней.

Встреча оказалась очень торжественной. От руководства страны присутствовали В.М. Молотов, М.М. Каганович, Н.С. Хрущёв и Г.Г. Ягода. Заместитель наркома оборонной промышленности СССР М.М. Каганович передал С.А. Леваневскому приветственное письмо И.В. Сталина: *«Герою Советского Союза лётчику Леваневскому, штурману Левченко. Братский привет отважным сынам нашей родины! Поздравляю вас с успешным выполнением плана исторического перелёта. Крепко жму ваши руки. И. Сталин».*

Вот как описывал эту встречу очевидец – корреспондент газеты «Правда» Л.К. Бронтман (Лев Огнев): *«...Мы стояли у трибуны... Леваневский уже рулил по аэродрому. Увидев машины, он остановился, выглянул в окно. Левченко спрыгнул на землю, его окружили. Следовавший за мной хвост газетчиков распался. Молотов пожал ему руку.*

– Привет, поздравляю. Очень рады.

Каганович протянул ему большой красный конверт.

– Вам лично от товарища Сталина!

Левченко прочел и кинулся к самолёту. Леваневский непрерывно кричал:

– От винта! Убьёт!

Я тихо обошел самолёт, нашёл дверку и влез внутрь... На передней переборке самолёта – портрет Сталина. Леваневский вышел из пилотской кабины в общую.

– Здравствуйте, здравствуйте, вот и встретились опять!

Он крепко пожал мне руку и пошёл к выходу. Подошёл к Молотову и отрапортовал, вытянувшись:

– Товарищ председатель Совета Народных Комиссаров. Разрешите доложить, что перелёт Лос-Анджелес–Москва закончен благополучно.

Молотов пожал ему руку.

– Поздравляю с большим успехом. Очень рады вас видеть...
Как долетели?..

– Хорошо. 295 давали.

– А последний этап?

– Тяжелей. И на аэродроме здесь трудно. Боялся, что винтом фотографов убьёт».

Тут же состоялся митинг. Виновников торжества – полярных авиаторов пригласили на трибуну, к которой подогнали самолёт. В.М. Молотов в своей речи сказал: *«Перелёт Леваневского-Левченко показывает, как успешно выполняется советскими лётчиками сталинское указание: сочетать отвагу и смелость с умением и знанием технических достижений»*. Сам С.А. Леваневский также высоко оценивал этот перелёт. Он писал позже: *«Впервые в истории авиации охватываются одним полётом Калифорния, Орегон, Вашингтон, Канада, Аляска, Чукотка, Якутия, Сибирь. И я счастлив, что эта задача решена советскими лётчиками...»*

Этот полёт сыграет определённую роль в создании воздушной трассы между США и Дальним Востоком. Мы считаем, что наиболее короткий путь из Москвы в Америку лежит через Северный полюс. Для создания постоянной трассы между Америкой и Дальним Востоком через Аляску и Чукотку и для открытия воздушного пути через Северный полюс нужны высокая техника, большое знание Севера и мужество пилотов. Недалеко то время, когда регулярное воздушное сообщение между Америкой и СССР будет осуществлено».

Вечером того же дня в здании Моссовета в честь экипажа был дан банкет.

А на следующий день вышло постановление ЦИК СССР:

«1. За новые крупные успехи в освоении северной воздушной трассы наградить Героя Советского Союза т. Леваневского Сигизмунда Александровича, ранее награждённого орденом Ленина и орденом Красной Звезды – орденом Трудового Красного Знамени и штурмана т. Левченко Виктора Ивановича – орденом Ленина.

2. Выдать денежную премию Герою Советского Союза т. Леваневскому С.А. 25000 рублей и штурману т. Левченко В.И. – 15000 рублей.

Председатель ЦИК СССР Г. Петровский.

Секретарь ЦМК СССР И. Акулов.

Москва, Кремль, 13 сентября 1936 г.».

16 сентября было принято постановление Политбюро ЦК ВКП (б) о присвоении имени С.А. Леваневского новой линии электропередачи Свердловск–Соликамск.

Несмотря на то, что его перелёт из Америки был признан героическим, С.А. Леваневский сохранил в душе тяжёлый осадок. Ведь именно в это время В.П. Чкалов на отвергнутом им самолёте АНТ-25 и с его бывшим экипажем совершил беспосадочный перелёт на Дальний Восток и стал Героем Советского Союза. По замыслу И.В. Сталина, это была своеобразная тренировка перед броском через Северный полюс. При этом подготовка лётчиков УПА ГУСМП к экспедиции на полюс хранилась главой страны в строжайшем секрете. Возможно, обо всём этом догадывался и сам С.А. Леваневский, но сделать ничего не мог.

Как констатировал Г.Ф. Байдуков: *«Фактически эта поездка в Америку за самолётом закончилась конфузом, сглаженным приветствием Сталина и наградами, но, видимо, Сталин понял, что в США самолётов, схожих по дальности с АНТ-25, не было, и теперь следовало беречь конструктора Туполева от ежовского ведомства».*

Сам же самолёт «Валти» В-1АС был перегнан на Завод опытных конструкций ЦАГИ, где 20 октября его разобрали на отдельные узлы для подробного изучения. Специалисты сразу нашли в нём, помимо очевидных достоинств, и ряд недостатков. Затем самолёт собрали и передали в состав Московской авиагруппы особого назначения (МАГОН), базировавшейся на аэродроме в северном Тушино. Использовали его крайне редко, а с началом войны Н-208 передали Игарской авиагруппе ГУСМП. 2 декабря 1941 г. «Валти» под управлением А.В. Киселёва потерпел аварию и больше не восстанавливался.

10 октября 1936 г. С.А. Леваневского с бортмеханиками Г.Т. Побежимовым и В.С. Чечиным вновь командировали в США. На этот раз им предстояло облетать и отправить в Советский Союз ряд новых американских самолётов, приобретённых для ВВС, ГВФ и Полярной авиации.



231.
Г.Ф. Байдуков, В.П. Чкалов,
А.В. Беляков у самолета
АНТ-25 на острове Удд.
Август 1936 г.

Дело в том, что ещё 10 апреля 1936 г. СТО СССР принял постановление «О покупке лицензии и технической помощи на американские и английские самолёты». В списке этих машин значились: «тяжёлый 4-х моторный бомбардировщик фирмы «Боинг», 2-х моторный новейшей конструкции пассажирский самолёт фирмы «Дуглас» – ДС-3, 2-х моторный морской самолёт разведчик «Консолидейтед» последней конструкции, 4-х моторный морской самолёт-бомбардировщик «Глен Мартин», одномоторный английский лёгкий бомбардировщик фирмы «Ферри». Для этого в Америку и Англию была командирована комиссия в составе: председатель – Н.М. Харламов (ГУАП), Зверев (ГУАП – завод №126), Беленкович (директор завода №1), Люпа (завод №1), Рогов (ГУАП), Сухой (ЦАГИ), и трое представителей УВВС РККА – Базенков, Загайнов и Горощенко.

По итогам этих командировок в 1936–1938 гг. СССР купил в США несколько лицензионных самолётов: штурмовики «Валти» В-11ЖБ (БШ-1, ПС-43) – 4 ед., истребители Северский 2РА «Конвой файтер» (колёсный и амфибийный варианты) – 2 ед., летающие лодки «Глен Мартин-156С» (ПС-30) – 1 ед., «Консолидейтед» ПБУ-1 (модель 28-2) – 1 ед. и 19 транспортных «Дуглас» ДС-3.

Для нужд советской Полярной авиации в Америке были приобретены в 1935 – 1937 гг., в том числе с участием членов комиссии Н.М.Харламова, 3 пассажирских самолёта «Локхид» Л-10 «Электра», 2 летающие лодки «Дуглас» ДФ-195 (Н-205 и Н-206), 1 – «Консолидейтед» ПБУ-1 («Куба» или модель 28-1, Н-283), поплавковый гидро-план «Валти» В-1АС (Н-208) и 2 амфибии И.И. Сикорского С-43 («Бэби клипер», Н-207).

Облётом и отправкой некоторых из них в СССР осенью 1936 г. – зимой 1937 г. как раз и занимался С.А. Леваневский с товарищами. В частности, 2 февраля 1937 г. Сигизмунд Александрович вместе с бортмехаником В.С. Чечиным и пилотом Н.Г. Нуровым провёл лётные испытания на заводе фирмы «Валти» в Лос-Анджелесе самолёта В-11ЖБ.

По их итогам был подписан договор на техническую помощь в производстве В-11ЖБ в Советском Союзе на 1 год (1937–1938 гг.). В конце апреля того же года две машины морем были отправлены в СССР. Их внедрением, как разведчиков и штурмовиков, занималось КБ С.А. Кочеригина. В результате в СССР в 1939 г. было построено 36 самолётов «Валти» В-11ЖБ (по данным Московского завода №1, 50 ед.), причём 5 из американских деталей. Они выпускались как лёгкие бомбардировщики и штурмовики под маркой БШ-1. Но ВВС принять их на вооружение отказались, и они были



232.

Пилот Игарской авиагруппы А.В. Киселёв летом 1938 года был ложно обвинен в «измене Родине и участии во вредительско-диверсионной контрреволюционной организации», но через год его освободили

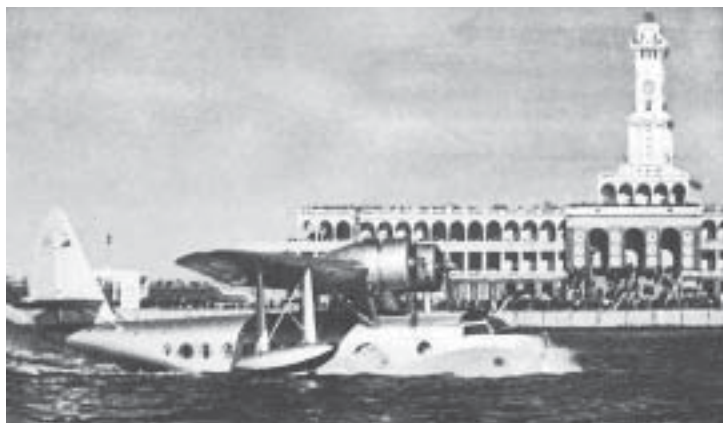
направлены в ГУ ГВФ, где получили название ПС-43. Часть из них приняла участие в Великой Отечественной войне и прослужила до 1947 года.

Истории эксплуатации других американских машин в Советском Союзе, в принятии которых в том числе участвовал и С.А. Леваневский, оказались разными. Помимо фирмы «Валти», СССР подписал ещё ряд договоров на техническую помощь в производстве самолётов в Советском Союзе с авиационными фирмами из США: «Северский Аэрокraft Корпорейшн» (на 3 года, с 1937 по 1940 гг., на сумму 210 тыс. долларов), «Глен Мартин» (на 3 года, с 1936 по 1939 гг., на сумму 400 тыс. долларов), «Консолидейтед» (на 1 год, 1937–1938 гг., на сумму 247 тыс. 500 долларов) и «Дуглас» (на 2 года, с 1937 по 1939 гг.).

Внедрением лицензионных американских самолётов в Советском Союзе занимались: КБ П.Д. Самсонова – «Глен Мартин-156С», как четырёхмоторного дальнего морского разведчика; ОКБ Г.М. Бериева – «Консолидейтед» ПБУ-1 как двухмоторного дальнего морского разведчика; КБ-6 В.М. Мясищева – «Дуглас» ДС-3 как военно-транспортного самолёта. Для приёмки технической документации последнего дополнительно выезжала в США летом 1936 г. комиссия во главе с В.М. Мясищевым. По предложению начальника УМТС ВВС РККА комбрига Б.И. Базенкова, американские самолёты должны были строиться: «Валти» – на заводе №1; «Глен Мартин» – в Таганроге на заводе №31 и в Комсомольске-на-Амуре на заводе №126; «Консолидейтед» – также на Таганрогском заводе №31, а «Дуглас» – в Воронеже на заводе №18 (строились на подмосковном заводе №84 в Химках. – Авт.).

Самолёт «Глен Мартин-156С» в серию не пошёл и был передан в эксплуатацию на дальневосточные пассажирские

233.
*Гидросамолёи Сикорского
С-43 перед Северным
речным вокзалом в Москве.
1937 г.*



авиалинии под названием ПС-30 (до 1944 г.). Производство летающих лодок «Консолидейтед» было налажено в Таганроге под маркой «ГСТ» («гидросамолёт транспортный»). В 1939–1940 гг. их выпустили 27 ед. (ПБУ-I, МП-7). Летающие лодки «ГСТ» с отечественными двигателями М-62 (модификация американских лицензионных моторов «Райт-Циклон») поступили на вооружение авиации Черноморского и Северного флотов, а также в Полярную авиацию и применялись в Великой Отечественной войне.

Что касается самолётов для Полярной авиации, отправка которых проходила с участием С.А. Леваневского, то первый экземпляр летающей лодки С-43 (следы второго не установлены), а также два гидросамолёта «Дуглас» ДФ-195 прибыли морем в Ленинград в разобранном виде весной 1937 года. К этому времени Сигизмунд Александрович уже вернулся в СССР. 17 мая он перегнал первую лодку ДФ-195 на испытания в Севастополь. Туда же доставили и С-43. Испытания проводились до июля под эгидой НИИ ГВФ, но летали на гидросамолётах полярные лётчики С.А. Леваневский и А.Н. Грацианский. Впоследствии конструкции машин изучались на заводе №156, обследовавшем всю иностранную авиатехнику, поступающую в Советский Союз.

После того как С.А. Леваневского отозвали в Москву для подготовки к перелёту через Северный полюс, С-43 перегнали в Москву. Самолёт вошёл в состав Московского авиаотряда УПА ГУСМП, где получил номер Н-207. На нём поставили вспомогательный электрогенератор с небольшим бензиновым движком для питания оборудования на стоянке, снабдили запчастями и снаряжением. Позже в Красноярске установили радиопеленгатор и дополнительные топливные баки для тетраэтилсвинца (на обычном советском бензине американские моторы работать отказывались). Самолёт получил прозвище «Бэби клипер» за сходство с огромной трансокеанской летающей лодкой С-42 «Клипер» и летал в Игарке, в Тикси, у американского мыса Барроу. В Фэрбенксе, на Аляске ему заменили хвостовое колесо и отправили в бухту Провидения, откуда ввиду выработки ресурса моторов его забрал пароход «Охотск». В экипаж входили: командир А.Н. Грацианский, радист Козин, бортмеханики Ф.И. Краснов и С. Писарев. В 1938 г. на С-43 летали П.Г. Головин, совершивший перелёт Москва–Уэлен протяжённостью 29000 километров, а также М.Н. Каминский. Довелось «Бэби клиперу» сняться и в знаменитом кино «Волга-Волга». Съёмки проходили на Каме, у Сарапула, где он совершил вынужденную посадку



234.

*Гидросамолёт «Дуглас»
ДФ-195 (ДФ-2) в устье
реки Индигирки*

из-за отказа сигнализации. О дальнейшей судьбе машины ничего не известно.

«Дугласы» ДФ-195 активно летали в 1937–1941 гг. в Сибири и Якутии. Н-206 в июле 1937 г. попал в Енисейскую авиагруппу УПА ГУСМП и эксплуатировался на линии Красноярск–Дудинка, перевоза пассажиров и грузы. В мае 1939 г. его перевели в Ленскую авиагруппу, где его принял экипаж в составе командира В.Н. Задкова, второго пилота А.Т. Стрельцова, радиста А. Абрамчука и бортмеханика М.А. Пятин. Туда же прибыла и вторая летающая лодка Н-205 под командованием Б.Н. Агрова. «Дугласы» летали на р. Лене из Якутска в Иркутск, Тикси, Верхоянск и отдалённые районы Якутии. К примеру, они доставили на место первых строителей оловянного комбината в район Эге-Хая.

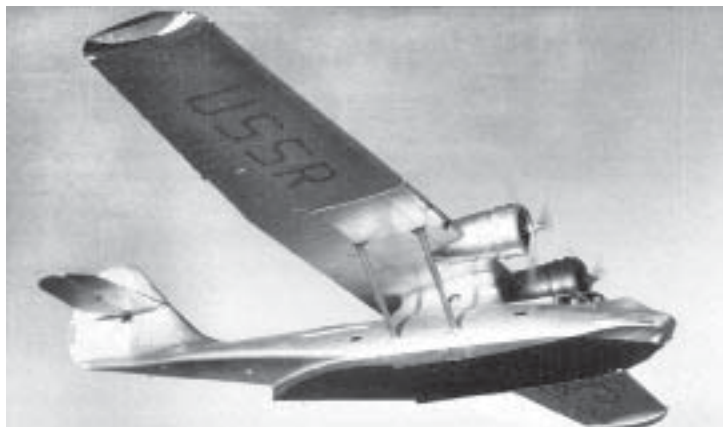
14 июля 1940 г. Н-205 разбился при посадке в Якутске. Позже самолёт восстановили, и на нём летал экипаж лётчика И.Д. Черепкова.

В апреле 1941 г. Ленскую линию передали из Полярной авиации в «Аэрофлот», а в мае часть её самолётов передали созданной Якутской авиагруппе УПА ГУСМП. Туда же и попали два ДФ-195. В частности, Н-206 пролетал всю войну. К примеру, он перебросил на озеро Щербаково бригаду, строившую запасной аэродром на знаменитой воздушной трассе «АЛСИБ» в Омолоне. В 1943 г. «Дуглас» выполнил план по перевозкам на 209%. Базируясь в Якутске, он эксплуатировался до августа 1946 года. Перед списанием имел обозначения ДГ-1 и Р206, и до 1961 г. его фюзеляж использовался как кладовая для различного имущества.

Гидросамолёт «Консолидейтед» ПБУ-1 («Губа» или модель 28-1) был куплен в США «Амторгом» в августе 1937 г., но попал в СССР только весной 1938 года. В разобранном виде его доставили в Гребной порт в Ленинграде. После сборки и перелёта машина вошла в состав Московского авиаотряда УПА ГУСМП, где получила номер Н-243. На ней летал экипаж в составе командира М.И. Козлова, второго пилота Э.К. Пусэпа, штурмана А.П. Штепенко, радиста Б.И. Ануфриева и бортмехаников Г.В. Косухина и В. Макарова. До войны Н-243 вёл ледовую разведку в Арктике, а в ходе войны, в 1942 г. погиб от огня немецкой подводной лодки у берегов Новой Земли.

На первый взгляд может показаться странным, но так или иначе многие самолёты американского производства, в судьбе которых во второй половине 30-х гг. принял участие С.А. Леваневский, впоследствии были использованы в спасательных операциях по поиску его экипажа.

А тем временем, пока Сигизмунд Александрович занимался в США отправкой закупленных машин в Советский



235.
Гидросамолёт
«Консолидейтед» ПБУ-
1 уже с советскими
опознавательными
знаками на пути из
Америки в Москву

Союз, в Москве в Гласевморпути шла активная подготовка к штурму Северного полюса.

Руководство Управления Полярной авиации проработало несколько вариантов заброски дрейфующей станции на вершину Земли. В качестве транспортного средства рассматривались ледоколы, самолёты, дирижабли, парашюты и даже собачьи упряжки. В итоге был принят следующий вариант: тяжёлые самолёты садятся на паковые льды в районе полюса и выгружают экспедицию со всем оборудованием.

Вот как описывал события тех дней их непосредственный участник, впоследствии академик, Герой Советского Союза Е.К. Фёдоров: «Я узнал об экспедиции на Северный полюс зимой 1935–36 года от И.Д. Папанина, который был назначен её начальником. Он в свою очередь предложил мне участвовать в экспедиции в качестве геофизика – одного из двух учёных.

Решение о проведении такой экспедиции было вполне закономерным. Оно диктовалось не желанием удивить мир или поставить какой-то рекорд. Каждый полярник понимал, что это очередной этап советского исследования Арктики. Плавание Северным морским путём и освоение полярных районов нашей страны требовали всё большей информации о Северном Ледовитом океане...

Предложения о такой экспедиции – высадке на дрейфующий лёд группы учёных, имеющих разнообразную научную аппаратуру и располагающих достаточным временем, – выдвигались не раз. Фритьоф Нансен посвятил последние годы своей жизни деятельности международного научного общества «Аэроарктика», в программе которого предполагалась высадка научной станции на несколько недель на дрейфующий лёд с помощью крупного дирижабля. Дирижабль – «Граф Цеппелин» – обещало предоставить правительство

Германии. Уже был совершён первый пробный полёт «Цепелина» в Арктику с участием советских учёных и радиста Эрнста Кренкеля.

После фашистского переворота в Германии деятельность «Аэроарктики» прекратилась, но идеи остались. Они разрабатывались, в частности, профессором В.Ю. Визе в Арктическом институте. Участники «челюскинской» экспедиции – и среди них П.П. Ширшов и Э.Т. Кренкель – не раз, основываясь на собственном опыте, обсуждали с О.Ю. Шмидтом не только идею, но и практические возможности организации научной дрейфующей станции в Ледовитом океане...

Кое-какой опыт посадок на лёд был накоплен. Уже во время спасения экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего катастрофу в Арктике в 1928 году, М.С. Бабушкин и Б.Г. Чухновский благополучно садились на ледяные поля, выбирая подходящие места с воздуха, а затем взлетали. Садись на лёд и взлетали лётчики, спасавшие экипаж раздавленного льдами «Челюскина» в 1934 году. По мнению этих и других полярных лётчиков, в любом районе Ледовитого океана можно было разыскать подходящие для посадки тяжёлых машин ледяные поля. Это и было принято в расчёт при планировании экспедиции.

Таковы были предпосылки к тому, чтобы правительство приняло предложение полярников, учёных и лётчиков об организации научной станции на полюсе.

В целях отработки предстоящего воздушного маршрута на Северный полюс, определения наиболее близко расположенных к нему подходящих мест для создания базы-плацдарма экспедиции в архипелаге Земля Франца-Иосифа УПА ГУСМП организовало весной 1936 г. испытательный перелёт двух самолётов под началом М.В. Водопьянова.

На базе лёгких Р-5 конструкторами были созданы специальные четырёхместные арктические разведчики АРК-5 (ПЛ-5) Н-127 и Н-128. Открытые бипланы превратили в «лимузины» с закрытыми утеплёнными кабинами, повышенными грузоподъёмностью и радиусом действия. Как вспоминал М.В. Водопьянов, они были «больше похоже на цыганские кибитки, чем на летательные аппараты». Помимо специального экспедиционного снаряжения и грузов, в самолётах разместили тёплую меховую одежду, запасы продовольствия, палатки, клипер-бот, нарты, лыжи, запасные винты и т.д. Многие из предметов были убраны с внешних бортов фюзеляжей в специальные грузовые отсеки в утолщённых корневых частях нижних крыльев. На Н-127 впервые установили новейшие навигационные приборы: импортные радиопеленгаторы и радиокompас, позволявшие

летать в сложных метеоусловиях, а также рацию с выпускной антенной. На Н-128 стояли навигационно-пилотажные приборы, применявшиеся в ГВФ, и коротковолновая радиостанция для связи с Н-127 и землёй. Разница в таком оснащении была обязательным условием перелёта. Предстояло выяснить какие приборы наиболее эффективно работают в высоких широтах, чтобы ими можно было пользоваться в будущей экспедиции на Северный полюс. Обе машины окрасили в красный и зелёный цвета, а на хвостовые оперения нанесли флаги арктической авиации.

Командиром Н-127 стал М.В.Водопьянов, штурманом и радистом С.А. Иванов, а бортмехаником – неизменный Ф.И. Бассейн. Как вспоминал Михаил Васильевич: *«С Флегонтом Ивановичем Бассейном я знаком с 1920 года. Впервые встретиться с ним мне пришлось на врангелевском фронте. Ему было тогда 18 лет. Он был старшим мотористом. До 1929 года вместе с ним мы работали в разных авиационных отрядах. С 1931 года он начал работать со мной в качестве бортмеханика. Тов. Бассейн отличается исключительным хладнокровием, выдержкой и изобретательностью... Не раз приходилось мне с ним летать ночью, в туман и непогоду. С ним мы подготовили оборудование самолёта для арктических полётов и утеплили его».*

Экипаж Н-128 состоял из командира В.М. Махоткина, опытного бортмеханика В.Л. Ивашины и молодого штурмана В.И. Аккуратова. Валентин Иванович до этого полёта работал в Ленинграде штурманом-аэрооценщиком в Гидрографическом управлении ГУСМП. Предложение перейти в УПА ему сделал сам М.В. Водопьянов. Как вспоминал В.И. Аккуратов: *«Это было полной неожиданностью. Имя Водопьянова, одного из первых Героев Советского Союза, участника спасения челюскинцев, было широко известным. И вдруг от него такое предложение мне, тогда ещё молодому аэронавигатору. Согласен ли я? О чём разговор! Мысль о полётах на Север никогда не покидала меня. И вдруг такой случай...»*

С тех пор Валентин Иванович прочно связал свою судьбу с Полярной авиацией и впоследствии дослужился до её главного штурмана.

29 марта в 10 часов 45 минут оба самолёта, провожаемые О.Ю. Шмидтом, стартовали из Москвы. Погода была неблагоприятной, но экипажи успешно преодолели воздушную трассу через Архангельск на Нарьян-Мар. Зато потом из-за снежных шквалов им пришлось несколько дней отсиживать в Амдерме и на мысе Желания, где обе машины поломали хвостовые лыжи. 16 апреля в 17 часов 25 минут взлетели и взяли курс на бухту Тихую о. Гукера в архипелаге Земля



236.

Самолёт АРК-5

(Арктический разведчик)
лётчика М.В. Водопьянова

Франца-Иосифа. Но погода вновь преподнесла сюрприз. В сложных метеоусловиях, в сплошном тумане пропал самолёт Н-127 М.В.Водопьянова, у которого отказали радиостанция и радиомаяк. В 20 часов 30 минут В.М. Махоткин был вынужден вернуться на мыс Желания.

На следующий день в прессе появилось сообщение: *«Сегодня в 00 час.30 мин. радиостанция редакции «Правды» приняла с острова Уединения следующее сообщение: «17 апреля, в 23 часа 55 минут. «Рутуй» (позывные радиостанции самолёта Водопьянова) вызывал: «Отвечайте, кто слышит, ибо...». На этом слышимость оборвалась».*

Несколько позже радиостанция ГУСМП приняла от полярной станции острова Русский сообщение, в котором говорится, что остров Русский также слышал, как «Рутуй» вызывал мыс Желания и бухту Тихую. «Рутуй» передал: *«Всё благополучно, сидим примерно в районе... На этом слышимость оборвалась».*

В штабе Главсевморпути О.Ю. Шмидт созвал срочное совещание с участием полярных лётчиков В.С. Молокова, Б.Г. Чухновского, А.Д. Алексеева и начальника УПА М.И.Шевелёва, которые высказали предположение, что *«неисправность рации могла заставить Водопьянова сделать посадку в районе архипелага Земли Франца-Иосифа с тем, чтобы исправить радиостанцию и выждать более благоприятной погоды».*

Вскоре о. Уединения принял полный текст радиogramмы с позывными самолёта Н-127: *«Тихая Махоткину. Совершили вынужденную посадку на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Точно определить не могу (как оказалось, он сел в районе о. Грэм-Белл. – Авт.). Мешает плохая види-*

237.
Экипажи самолётов АРК-
5 «Н-127» и «Н-128»:
Ф.И. Бассейн,
М.В. Водопьянов,
С.А. Иванов,
В.М. Махоткин,
В.Л. Ивашина,
В.И. Аккуратов



мость. Самолёт цел, экипаж здоров. Привезите килограммов сто бензина и бак для нагрева воды. Водопьянов».

Но только 21 апреля самолёт В.М. Махоткина смог долететь на о. Гукера в бухту Тихую. При этом пришлось ориентироваться по радиосигналам. Вскоре туда же на остатках горючего прилетела и машина М.В. Водопьянова. Теперь экипажам предстояло найти подходящую площадку для будущего полёта к полюсу.

Когда погода установилась, машины пошли на взлёт. Но при разбеге Н-128 попал правой лыжей в занесённую снегом трещину. Лёд проломился, и самолёт В.М. Махоткина стал тонуть. Общими усилиями зимовщиков и авиаторов удалось вытащить машину, но нижнее правое крыло биплана оказалось повреждённым.

И тут вновь, как и в прежние годы, отличился бортмеханик Василий Лукич Ивашина. Заявив, что на ремонт крыла ему потребуется пять дней, он не медля приступил к работе.

В это время М.В. Водопьянов решил слетать один на о. Рудольфа. И 26 апреля, по его расчётам, машина достигла широты 83 градуса, что было рекордным достижением. Экипаж с воздуха установил, что к северу от острова много ровных ледовых полей, а значит, вероятность успеха предстоящей экспедиции на полюс возрастает. Но, к сожалению, большего, чем это разведывательный полёт, сделать не удалось. Весна внесла свои коррективы. Лёд в бухте Тихой сломало и вынесло в море.

К 9 мая В.Л. Ивашина сдержал своё слово и из подручных средств выправил плоскость своего самолёта.

«Когда все работы были закончены и самолёты подготовлены к дальнему полёту к 85 градусу, – вспоминал В.И. Аккуратов, – Водопьянов вдруг распорядился лететь в Москву. Мы были очень удивлены приказом, но командир хранил загадочное молчание.

Лишь спустя некоторое время, мы узнали у него, что в Москве экспедиция получила определённое задание: до бухты Тихой и назад. И если Михаил Васильевич говорил в своё время о полёте к 85-му градусу северной широты, то делал это на свой риск, при условии, что на трассе будет отличная погода. Теперь, когда аэродром уничтожен, а погода надолго не предвещала ничего хорошего, рисковать было бы непозволительно. Следовало немедленно возвращаться, чтобы успеть подготовиться к полётам будущего 1937 года.

Когда бурное совещание было закончено, Водопьянов взял меня под руку, и мы пошли вдоль берега. Слова Михаил Васильевича были тёплыми, наполненными дружеской лаской.

238.
Штурман В.И. Аккуратов
и бортрадист
С.И. Иванов.
Нарьян-Мар, весна 1936 г.



– Валентин, я знаю, как заманчива мечта попасть к 85 градусу. Но подожди, старина... Через год полетим значительно дальше.

Я молчал и настороженно слушал.

– Сейчас нам нужно поскорее в Москву. Наша задача выполнена, мы должны были разведать лишь подступы к Северному полюсу, чтобы в следующий раз выгрузить там знамя нашей великой Родины!

– Как! Это правда? Полёт на полюс? – с волнением спросил я.

– Конечно. И ты поведёшь этот воздушный корабль. А теперь в путь. Москва ждёт сообщений о результатах нашей экспедиции».

Участники экспедиции рыскали по острову, отыскивая ровный участок для взлёта среди нагромождений базальтовых глыб. Поднять вручную самолёты на вершину плато было нереально. Только у самого уреза воды, изгибаясь пологой дугой, тянулась трёхсотметровая узкая полоса плотного настила, оставшегося от зимы. Впереди, в полутора километрах, в бухту обрывалась вертикальная стена ледника.

По всем инструкциям и правилам взлететь здесь было невозможно. Но выхода не было, и М.В. Водопьянов принял решение стартовать. Ночью они с В.М. Махоткиным ещё раз внимательно осмотрели взлётную полосу и всё вокруг, благо солнце уже не заходило за горизонт.

Зимовка тогда состояла из двух одноэтажных деревянных домов и нескольких служебных построек: радиостанции, ветряка и ангара. Только раз в год, не считая случайных экспедиций, сюда приходил пароход-снабженец, доставлявший очередную смену полярников и всё необходимое. Зимовщики всячески пытались помочь воздушной экспе-

диции М.В. Водопьянова: выкапывали из сугробов бочки с бензином, оставшиеся с 1932 г., чистили взлётную полосу, закачивали горючее в баки.

Взлёт по узкой ледовой полоске в сторону нависшего над ней ледника был очень непростым. Первым, как и положено, стартовал М.В.Водопьянов, за ним – В.М. Махоткин. На траверзе о. Сальм из мотора командирского самолёта, шедшего чуть позади, появилась струйка чёрного дыма. М.В. Водопьянов резко развернулся и пошёл на посадку, В.М. Махоткин – за ним. В.И. Аккуратов вспоминал: *«В тот момент, когда лыжи коснулись льда, и я встал, чтобы открыть дверцу, резкий толчок подбросил меня вверх. Потом, словно в цирковом трюке, я встал на руки. Кругом грохот, дым. Где верх, где низ? Острый запах бензина перехватывает дыхание, но и приводит в себя: вот-вот взрыв! Мозг ясно сознаёт, что произошло непоправимое, но верить в это не хочется...*

Кое-как нашли дверцу (боялись, что её заклинило), открыли и вывалились на снег. Все целы, отделались ушибами, но самолёт... Он налетел на небольшой обломок льдины и скапотировал. Был разбит винт, проломило в нескольких местах верхнее крыло, сломана стойка центроплана, снесена левая лыжа. Теперь ни о какой починке нечего было и мечтать. А у Водопьянова мотор был испорчен настолько, что его можно было только выбросить».

Посоветовавшись, экипажи решили из двух самолётов сделать один. В течение трёхсуточной непрерывной работы авиаторы на морозе сняли мотор с разбитого Н-128, поставили на командирскую машину Н-127 и привели её в рабочее состояние. Стало ясно, что всем на одном самолёте не улететь. М.В.Водопьянов дополнительно взял с собой штурмана В.И. Аккуратова, а В.М. Махоткина и бортмеханика В.Л. Ивашину оставил на полярной станции в ожидании ледокола. Это было досадное расставание, но иного выхода не было.

13 мая Н-127 последний раз поднялся над бухтой Тихой. За дни ремонта узкая полоса снега вдоль береговой линии порядком растаяла.

«Всё-таки мы взлетели, хотя взлетали по-страшному, – рассказывал В.И. Аккуратов. – О таких взлётах состав говорит: «Седины прибавляют, а жизнь укорачивают». Машина на лыжах, без тормозов, площадка – как лезвие ножа, а впереди высокий ледяной барьер ледника. После отрыва самолёт сейчас же нужно было развернуть вправо, чтобы не врезаться в ледяную стенку».

Обратный путь в Москву продолжался семь суток, из них 26 часов занял сам полёт, а остальное время – ожидание погоды. Для сравнения: путь до архипелага занял 24 дня.

21 мая 1936 года газета «Правда» опубликовала интервью с О.Ю. Шмидтом: *«Перелёт Водопьянова завершает славный период в освоении Севера советской авиацией. Начиная с 1924–1925 годов, советские лётчики, продвигаясь всё дальше на север, блестяще овладели искусством корабельной разведки с самолёта (Бабушкин), освоили сначала Карское море (Чухновский), Чукотку и Якутию (Кальвица, Галышев, Леваневский, Слепнёв и другие), Таймырский полуостров вплоть до мыса Челюскина (Алексеев, Молоков). Наконец, в этом году Водопьянов и Махоткин впервые в истории пересекли Баренцево море и достигли Земли Франца-Иосифа.*

После полёта Водопьянова мы можем смело сказать, что нет больше такого места в Советском Союзе, куда бы не долетали советские самолёты... Сейчас мы уже достаточно вооружены, чтобы подготовить изучение Центрального полярного бассейна, вплоть до Северного полюса».

В летопись освоения Арктики этот перелёт вошёл как **Первая советская высокоширотная воздушная экспедиция**. Кроме командира звена об её истинной цели, по соображениям секретности, никто из авиаторов не знал. В.И. Аккуратов вспоминал, что когда О.Ю. Шмидт встречал их на Центральном аэродроме, то сразу после рапорта М.В.Водопьянова обратился к нему с вопросом: *«Можно лететь на полюс?... Я ответил Шмидту, что в принципе лететь можно. Но кое-что придётся доработать, по крайней мере в навигационном обеспечении.*

Я, действительно, не ожидал такого прямого вопроса. При нашем отлёте о полюсе речи не шло».

В Кремле перелёт был оценён высоко и 7 ноября 1936 года самолёт Н-127 выставили в центре Москвы на Лубянской площади для всеобщего обозрения.

По возвращении М.В. Водопьянов и В.И. Аккуратов предстали перед руководством Главсевморпути. Командир высказал мнение, что в Арктике полёт на высоте 1,5 – 2 километра не отличается от полётов над материком. Остров Рудольфа может служить стартовой базой для полётов авиации в район Северного полюса. Чем ближе к полюсу, тем больше ровных ледяных полей. Штурман доложил, что обычные авиационные магнитные компасы в высоких широтах не пригодны. Необходимо иметь солнечные астрономические приборы и хорошо отлаженное радионавигационное оборудование.

На совещании приняли решение готовить исходную базу на о. Рудольфа, а самолёты для полюсной экспедиции – в Москве. Вскоре из Архангельска к острову вышли с грузами



239.
Самолёт «Н-128» на
станции Вайгач.
7 июня 1936 г.

для строительства там полярной станции пароход «Герцен» и ледокольный пароход «Русанов». Поход возглавлял будущий начальник дрейфующей станции И.Д. Папанин.

«Русанов» в начале лета 1936 г. попутно зашёл в бухту Тихую и доставило туда запчасти для капитального ремонта самолёта Н-128. На нём В.М. Махоткин позже слетал на о. Рудольфа. После чего отправил радиogramму на имя начальников ГУСМП О.Ю.Шмидта и УПА М.И. Шевелёва, в которой выразил категорическое несогласие с проектом М.В. Водопьянова об организации базы на острове, подчеркнув, что для этого он *«абсолютно непригоден»*. Взамен он предложил оборудовать базу на о. Кетлиц. По сравнению с о. Рудольфа он был более плоским и высотой всего до 20 метров. Однако находился от него на 300 километров южнее, а это целых два с лишним часа полёта и лишние тонны горючего.

Мнение В.М. Махоткина, по-видимому, не понравилось М.В. Водопьянову, который тут же отправил на Землю Франца-Иосифа свою радиogramму: *«Бухта Тихая Махоткину. Сейчас же сообщи точнее, почему нельзя организовать базу на Рудольфе. Обследовал ли ты территорию, начиная от мыса Флигели до мыса Рат. Всё внимание сосредоточь на Рудольфе. Меньше занимайся теорией, больше своим делом. Нам с тобой летать не летом, а зимой. Водопьянов»*.

Ответа на это послание из бухты Тихой не поступило, а в августе В.М. Махоткин на ледоколе вернулся на материк. По прибытию в Москву он изложил свою позицию «за» о. Кетлиц – «против» о. Рудольфа в рапорте на имя начальника УПА ГУСМП. М.В. Водопьянова в столице тогда не было, но это не изменило его планов и планов руководства Управления относительно будущей экспедиции. А опытного лётчика В.М. Махоткина исключили из кандидатов на полёт к Северному полюсу.

Остаётся добавить, что экипаж М.В. Водопьянова по итогам успешного перелёта на Землю Франца-Иосифа был отмечен руководством Главсевморпути. В приказе №368 от 29 июля 1936 г. было подчёркнуто: *«На протяжении ряда лет экипаж в составе Героя Советского Союза тов. Водопьянова М.В. и бортмеханика тов. Бассейн Ф.И. вложили много труда и энергии в дело приспособления самолёта Р-5 для нормальной работы в условиях низких температур Севера. Их система отопления кабин самолёта и фонарь целиком и полностью себя оправдали.*

Считая рационализаторскую работу тов. Водопьянова М.В. и тов. Бассейн Ф.И. ценной – премировать тов. Водопьянова М.В. денежной премией в размере 5000 рублей и тов. Бассейн автомобилем М-1».

Кроме того, в г. Нарьян-Маре от трудящихся Ненецкого округа *«неутомимому бортмеханику, участнику перелёта Москва–Земля Франца-Иосифа» Ф.И. Бассейну* были подарены заполярная выдра, а от коллектива зимовщиков мыса Желания – шкура белого медведя.

27 октября 1936 г. в Ленинграде прошло заседание Географического общества СССР, посвящённое итогам высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Последним попросил слово О.Ю. Шмидт, впервые сделавший важное публичное сообщение относительно полёта на Северный полюс: *«В ближайшее время в Арктике будет высажена с аэроплана на дрейфующий лёд, к северу от известных нам земель, группа зимовщиков для создания научной станции с целью полного и разностороннего изучения поведения льдов, воды и ветров в самом центре Арктики, на пространствах центральной области Северного полюса. О подобной экспедиции мечтали в своё время выдающиеся полярные исследователи, в том числе Вайпрехт и Нансен».*

Выступление начальника Главсевморпути явилось подлинной сенсацией и горячо обсуждалось в кулуарах Географического общества. К тому времени в СССР уже была создана широкая сеть из 60-ти полярных станций на побережье и островах Северного Ледовитого океана. Пришло время организовать стационарные наблюдения в околополюсном районе.

Экипаж М.В. Водопьянова вплотную взялся за подготовку воздушной экспедиции на Северный полюс. Для работы его разместили в Доме отдыха «Братцево», в ближнем Подмоскowie. Обязанности распределили следующим образом: механик Ф.И. Бассейн отвечал за подготовку самолётов и моторов, радист С.А. Иванов – радиооборудования, а штурман В.И. Аккуратов – навигационного хозяйства

и экспедиционного снаряжения. Другие экипажи ещё не были утверждены.

Для полёта на Северный полюс был выбран четырёхмоторный самолёт Г-2 конструкции Андрея Николаевича Туполева. Его опытный экземпляр, имевший рабочее обозначение АНТ-6, впервые взлетел в небо 22 декабря 1930 года. В серию пошёл как тяжёлый бомбардировщик ТБ-3, который выпускался для нужд ВВС РККА до 1937 года. Его гражданский вариант получил наименование Г-2 (грузовой-второй). Кроме этого, он стал первым в стране многоместным авиалайнером, который мог перевозить до 50 пассажиров.

По заказу ГУСМП на Московском авиазаводе №22 имени С.П. Горбунова были выбраны четыре самолёта Г-2 сборки 1936 года. Они получили обозначение АНТ-6 «Авиаарктика» и были покрашены в оранжевый и синий цвета. Один из них Н-169 считался тренировочным или грузовым, а остальные три (Н-170, 171, 172) дорабатывались с учётом полярной специфики и опыта полёта на Землю Франца-Иосифа.

Зачем это нужно было делать, хорошо можно представить на примере воспоминаний И.П. Мазурука, которому не раз приходилось летать на АНТ-6 (Г-2) на Севере, после того как несколько экземпляров этой машины поступили в УПА Главсевморпути: *«Модернизированные туполевские самолёты АНТ-6 отлично работали в Арктике, были очень надёжными. Но даже минимальный комфорт в них отсутствовал. Тридцать-сорок пассажиров, две-три тонны почты и груза размещались в холодном, продуваемом металлическом фюзеляже, частично даже в крыльях центроплана. Согревали пассажиров олени шкуры, шубы, кухлянки и спальные мешки, разложенные на полу. Летали, конечно, только в светлое вре-*



240.
Один из АНТ-6
«Авиаарктика»

мя суток со скоростью двести-двести двадцать километров в час. Рейс в шесть тысяч километров длился в лучшем случае пять-шесть дней, а зачастую и пару недель. Не имея прогнозов до следующего пункта посадки, приходилось терпеливо выжидать благоприятной фактической погоды.

Обязательные посадки предусматривались в Архангельске, Амдерме, на Диксоне, в Хатанге, Тикси, Амбарчике на реке Колыме и на мысе Шмидта.

Каждый такой полёт давался трудно и экипажу, и пассажирам. Да и риск, честно сказать, был немалый. Радиокомпасов не было, а приборы слепого полёта то и дело отказывали. А что такое «антиобледенитель», мы фактически не знали.

После каждой ночёвки требовалась многочасовая изнурительная работа технического состава, чтобы подготовить самолёт к очередному полёту. Никаких бензозаправщиков тогда не было и в помине. Необходимо было подкатить двадцать-тридцать бочек и ручным насосом «альвеер» закачать бензин в баки самолёта, обязательно через замшу. Бензин через неё протекает очень медленно, но зато попадание влаги в баки исключается. Затем обязательно нужно очистить от ночного обледенения огромную площадь гофрированных крыльев, фюзеляжа и хвостового оперения. Всё это без горячей воды, только подручными средствами – скребками, мётлами, резиновыми шлангами.

После таких изнурительных трудов запускаешь моторы. Сначала помалу, потом на полную мощность, но самолёт ни с места, лыжи всегда примерзали. Выручал «микрометр» – тяжёлая деревянная кувалда. Один из бортмехаников должен был долго бить ею по лыжам, а потом на ходу, под струёй воздуха от винтов успеть забраться в самолёт и затаскать свою увесистую кувалду...»

Участие в доработках АНТ-6 принимал лично главный конструктор. «А.Н. Туполев, – вспоминал начальник УПА ГУСМП М.И. Шевелёв, – не раз проверял, как мы готовимся. Сам приезжал на завод в Фили. Работать надо было хорошо, всё время быть точным – иначе спрос был строжайший. Он очень был организованным человеком и абсолютно не терпел неточностей.

С другой стороны, мы уважали его и в какой-то мере любили. Потому что он очень импонировал тем, что досконально всё знал и очень чётко проверял. Если умную вещь скажешь, он тут же оценит. Глупость скажешь – тут же получишь соответствующее...

Он всюду смотрел, что мы делали, как мы делали. Очень одобрял то, что мы так смело ставили совершенно новую аппаратуру, которая только выходила в опытных экземплярах



241.
Испытание тормозного
парашюта

рах, но которая могла бы нам помочь обеспечить выполнение очень нелёгкой задачи – организации достижения полюса и посадки на нём».

Для экспедиции на Северный полюс открытые машины АНТ-6 превратили в закрытые утеплённые «лимузины» с герметичными корпусами.

Моторы водяного охлаждения АМ-34Р оснастили противообледенительными системами и устройствами для их быстрого подогрева и запуска в морозную погоду. После пуска одного мотора помпа работала и на соседний мотор, гнала горячую жидкость – антифриз через рубашку стылого двигателя. Тот быстро нагревался и легко приводился в действие. Громадные размеры самолёта позволяли бортехнику обслуживать моторы даже в полёте: он «навещал» их через проходы в толстом крыле.

Штурманские кабины расширили, стальные конструкции вблизи них заменили дюралюминиевыми, немагнитными. Из-за обилия окон эти кабины прозвали «моссельпромовскими киосками». Прокладывая курс, штурман выступал ещё и в роли «барышни-телефонистки» – управлялся с небольшим на шесть номеров коммутатором бортовой телефонной связи. Для сообщения между членами экипажа громадного корабля установили также пневмопочту. О приходе патрончика с запиской извещал красный глазок сигнальной лампочки.

Для самолётов были разработаны специальные лыжи, которые не примерзали к снегу во время стоянки. По инициативе М.В. Водопьянова в хвостовой части фюзеляжей впервые установили тормозные парашюты, значительно сокращавшие пробег при посадке.

В отличие от военного варианта каждый АНТ-6 «Авиаарктика» был снабжён не спаренными, tandemно расположенными колёсами шасси, а одним 2-метрового диаметра колесом на каждой стойке. Если же машину ставили на лыжи, то колёса прятали в ниши под центропланом.

Вот что вспоминал о доработке «Авиаарктик» непосредственный участник экспедиции И.Д. Папанин: *«Машины АНТ-6 действительно сделали невозможное. Но сначала нужно было приспособить их к условиям полярной авиации.*

До сих пор помню рассказ главного инженера завода, где самолёты получали «полярный паспорт»:

– В первую очередь бросились к метеорологам – узнать, какие температуры в Арктике. Приуныли: минус сорок и ниже. Предложили конструкторам: прикиньте все возможные варианты – как завести моторы на льдине при низких температурах, как добиться их бесперебойной работы.

242.

*Участники воздушной
экспедиции на Северный
полюс. Слева направо*

*И.Т. Спирин,
М. И. Шевелев,
М. С. Бабушкин,
О. Ю. Шмидт,
М. В. Водопьянов,
А. Д. Алексеев,
В. С. Молоков. 1937 г.*



В обычных условиях моторы запустить легко: для этого на аэродромах есть специальное оборудование. Но на полюс его не потащишь!

Конструкторы усовершенствовали машину: теперь, если снаружи запускали один мотор, из кабины можно было запустить и остальные три. Подогрев масла. Приехали к нам лётчики: и то им не так, и это. Попросили утеплить машину. Мы не спорили: раз требуют, значит, надо. Переделали переднюю часть кабины, чтобы приборы работали надёжнее. У нас ведь как было: сдал мотор – и нет питания для рации. Вот и установили мы на всякий случай дополнительные моторчики. Туполев приехал – не узнал самолёта. Да и лётчики вроде довольны остались».

Но более всего покоряло экипажи новейшее радиосвязное и радионавигационное оборудование. Среди них были радиополукомпасы (сделанные горьковскими специалистами и также впервые принятые к применению в ГВФ), позволявшие выходить на волны любой длины. Принимая передачу – музыку или речь, – прибор выдавал навигационную информацию на зрительный индикатор. Если машина шла точно на передающую станцию, стрелка оставалась в вертикальном положении и отклонялась при отходе самолёта от курса. Точно определить местоположение Северного полюса штурману должны были помогать астронавигационные приборы и специальные таблицы.

Для точной ориентации в полярных районах, где магнитный компас оказывался не слишком надёжным прибором, АНТ-6 оснастили солнечными указателями курса отечественной конструкции, а также радиоприёмниками

и передатчиками с широким диапазоном работы (всеволновая аппаратура позволяла поддерживать связь с любой станцией на расстоянии до 5000 километров) и ультракоротковолновыми станциями для ведения радиотелефонных переговоров между экипажами в воздухе.

В результате доработок максимальный взлётный вес каждого из самолётов был доведён до 24 тонн при полной нагрузке 11,5 – 12,0 тонны, в том числе полезной – 2,5 тонны. Запас горючего позволял это многотонный «махине» с размахом крыльев 42 метра находиться в воздухе 14 часов. Максимальная скорость на высоте 3000 метров стала равна 275 километров в час, а дальность – 2500 километров. По мнению конструкторов, такие лётно-технические характеристики могли позволить «Авиаарктикам» успешно выполнить задачи экспедиции.

Самолёт Н-169, по воспоминаниям, В.И. Аккуратова, был включён в состав экспедиции в последний момент. Это было вызвано тем, что И.Д. Папанин как начальник дрейфующей полярной станции «Северный полюс» («СП-1»), отвечавший в том числе за снабжение будущих зимовщиков, запланировал для переброски на о. Рудольфа слишком много грузов и трёх АНТ-6 для выполнения этой задачи явно не хватало (за это лётчики прозвали его между собой «полярным Лукуллом» в честь римского правителя, любившего изобилие).

«Общий вес нашего снаряжения, – вспоминал сам И.Д. Папанин, – составил девять тонн. По весу груз распределялся следующим образом (в тоннах): 3,5 – продовольствие, 2,5 – горючее для примусов, ламп и мотора, 0,7 – различные научные приборы, 0,5 – радиостанция, 0,5 – силовое устройство, 1,3 – разное снаряжение (палатки, полярная одежда, хозяйственный инвентарь, лодки, нарты). Кроме того, 1 тонну составил вес участников станции и их личных вещей».

Что касается продуктов, то они были упакованы в 135 ящиков, каждый из которых представлял собой пятидневный рацион зимовщиков. Сублимированные продукты запаивались в жестяные банки весом по 44 килограмма. Каждая банка – на 40 человеко-дней (по 1 килограмму на человека в день). Для этого Институт инженеров общественного питания переработал в 1150 килограммов концентратов 50 туш скота, 5500 кур, 3 тонны овощей. Сметана, масло, сыр, паюсная икра, шоколад и другие продукты прошли специальную обработку. В итоге в ассортимент питания членов предстоящей экспедиции вошли: 100 килограммов отбивных, 300 килограммов куриных котлет, по 150 килограммов пельменей и ромштексов, несколько мешков мороженой

рыбы, а также разные колбасы, охотничьи сосиски, окорока, шоколад с яичным желтком и орехом «кола», особо питательные сухари, кофе, какао, 10 литров лимонного сока, а также коньяк и спирт.

Кроме того, в особо важный груз входили парашюты для группы десантников во главе с мастером парашютного спорта Я.Д. Мошковским, различное оборудование и экипировка зимовщиков. Советские специалисты тщательно проанализировали опыт отечественных и иностранных полярных экспедиций. Большое внимание было уделено обуви. Выбор оказался богатым: унты из двустороннего (внутри и снаружи) оленьего меха, унты из нерпы – непромокаемые, с собачьим мехом внутри. На меховую обувку надевались «чертоходы» – ботинки на толстой войлочной подошве. В запасе – горные кожаные ботинки с высокой шнуровкой. Меховые рубашки и брюки (из меха морского зверя, волка, росوماхи), оленьи куртки – малицы, шубы-комбинезоны, шапки самые «разнокалиберные», перчатки и варежки – весь этот гардероб весил не один десяток килограммов.

Под стать личной одежде каждого полярника было и «общежитие», палатка зимовщиков, небольшой разборный домик. В его создании принимал участие лично И.Д. Папанин. Каркас из дюралевого труб покрывался прорезиненным полотнищем и большими надутыми подушками. Поверх этого – шёлковый чехол на гагачьем пуху и плотный водоотталкивающий брезент. В «стенах» домика, изготовленного заводом «Каучук» и весившего 160 килограммов – окна из небьющейся пластмассы.

Для питания керосинового «очага», служившего печью и плитой жилища, понадобилось немалое количество топлива. Ведь топить предстояло в течение года, а каждый день – сжигать не менее 2 литров керосина. Завод «Красный треугольник» изготовил лёгкую, но прочную резиновую тару, не боявшуюся сильнейших морозов. Требовательный заказчик – И.Д. Папанин лично принимал резиновые бочата – бросал их оземь, после длительного выдерживания в холодильнике при температуре минус 60 градусов.

И весь этот груз необходимо было распределить между самолётами воздушной экспедиции.

В связи с этим четвёртая машина Н-169 должна была выполнять только роль «грузовика» и «летающего склада с запчастями» на крайний случай, а потому для полёта на Северный полюс она не планировалась. Самолёт был сильно изношен и очень плохо оборудован. На нём пришлось срочно менять все четыре мотора. Тем не менее, машина не имела всеволновой радиостанции (аварийной и бортовой),

полученная радиостанция «Баян» впоследствии вышла из строя, а маломощная коротковолновая рация с электропитанием от мотора-ветрянки могла работать только в полёте. Именно этот самолёт и получил И.П. Мазурук.

Как это случилось, Илья Павлович позже рассказал в своих воспоминаниях: *«В начале 1937 года меня неожиданно вызвал командир лётного отряда.*

– Мазурук, тебя срочно в Москву требуют...

Я лишь краем уха слышал о намечавшейся экспедиции к полюсу, и вдруг...

Оказывается, формируя лётный отряд, Водопьянов вспомнил и обо мне. Мы были знакомы по Дальнему Востоку, да к тому же земляки, липецкие. Думаю, всё-таки он вспомнил меня не как земляка, а как лётчика. В общем, вспомнил. И предложил вызвать в Москву. А остальное решала комиссия...

Я лично верил Водопьянову. Он, как немногие, понимал всю серьёзность задуманного, хорошо знал коварство Арктики. Авантюр он не любил. Риск – да. Но риск и авантюра – понятия разные. К тому же Водопьянов был выдающимся лётчиком, что называется – милостью божьей. Горький назвал его «русским самородком». Лучше и не скажешь».

Пятым самолётом воздушной экспедиции стал двухмоторный разведчик погоды Р-6 или АНТ-7 Н-166. Его задачей являлась глубокая разведка метеообстановки на маршруте полёта тяжёлых машин. Самолёт также был специально дооборудован – установили двигатели особой сборки, кабина штурмана получила большой обтекаемый козырёк, была переделана приборная доска и установлен ряд новых радионавигационных приборов.

Забегая вперёд, отметим, что позже, когда экспедиционные машины перелетели на о. Рудольфа, к ним присоединились ещё два вспомогательных зимовочных самолёта: Р-5 Н-128, предназначенный для дальних разведок, и У-2 Н-36 – для местных разведывательных полётов.

За основу экипажей «Авиаарктик» был взят личный состав УПА ГУСМП. Кроме того, по согласованию с ВВС РККА и ГВФ, были прикомандированы и новые авиаторы. Так, среди них оказались командир авиационной бригады майор И.Т. Спирин, штурман лейтенант А.С. Волков, воен-техники 1 ранга из НИИ ВВС – Д.П. Шекуров, В.Г. Гинкин, П.П. Петенин, пилот 1 класса Дальневосточного управления ГВФ И.П. Мазурук, а также выпускник 2-й Борисоглебской военной школы лётчиков, начальник Высшей парашютной школы Осоавиахима капитан Я.Д. Мошковский.

Экипажи были утверждены в следующем составе: головной самолёт Н-170 – командир М.В.Водопьянов (коман-



243.

Я.Д. Мошковский с 1930 года в НИИ ВВС занимался испытанием парашютов, участвовал в первой в СССР выброске воздушного десанта. Первым в СССР совершил затяжной прыжок. Всего совершил 502 прыжка.

С 1933 года – начальник Высшей парашютной школы. В 1937 году участвовал в экспедиции на Северный полюс. Был вторым пилотом самолёта Н-169. В 1937-1938 годах участвовал в поисках экипажа С.А. Леваневского. Был командиром самолёта Г-2 Н-212. В 1939 году погиб, выполняя показательный прыжок с парашютом

дир лётного отряда и корабля-флагмана) и второй пилот М.С. Бабушкин, штурман И.Т. Спирин (флаг-штурман экспедиции), радист С.И. Иванов, бортмеханики Ф.И. Бассейн, П.П. Петенин и К.М. Морозов; самолёт Н-171 – командир В.С. Молоков и второй пилот Г.К. Орлов, штурман А.А. Ритслянд, бортмеханики В.Л. Ивашина и С.К. Фрутецкий; самолёт Н-172 – командир А.Д. Алексеев и второй пилот М.И. Козлов, штурман-радист Н.М. Жуков, бортмеханики К.Н. Сугробов, В.Г. Гинкин и И.Д. Шмандин; самолёт Н-169 – командир И.П. Мазурук и второй пилот Я.Д. Мошковский, штурман В.И. Аккуратов, радист Н.Н. Строилов, бортмеханики Д.П. Шекуров и Д.А. Тимофеев (с Московского авиационного завода №22); самолёт Н-166 – командир П.Г. Головин, штурман А.С. Волков, бортмеханики Н.Л. Кекушев и В.Д. Терентьев; самолёт Н-128 – командир Л.Г. Крузе, штурман Л.М. Рубинштейн и бортмеханик Я.В. Брезин.

Кроме того, для выполнения вспомогательных задач в экспедицию включили военинженера 3 ранга Е.Г. Радоминова из авиационного отдела НИИ связи РККА (для обеспечения связи с самолётами на о. Рудольфа; в годы Великой Отечественной войны – член авиаотделов Военных миссий СССР в Иране и США, занимавшихся перегонкой ленд-лизовских самолётов на фронт), техника И.Г. Кистанова с завода «Авиаприбор», инженера В.Н. Гутовского, синоптика Б.Л. Дзердзеевского и парторга экспедиции А.А. Догмарова.

Интересная деталь, но попасть в экспедицию могли даже не все полярные лётчики. Так, например, один из опытейших асов, участник спасения челюскинцев М.С. Бабушкин на тот период являлся начальником оперативного отдела УПА Главсевморпути. Естественно, что он отошёл от практической лётной работы, но активно занимался подготовкой материальной части предстоящей воздушной экспедиции на Северный полюс. Мечтая об участии в ней, М.С. Бабушкин совершил на самолёте АНТ-6 около 20 тренировочных полётов, из них 5 самостоятельно. Однако операция по удалению желчного пузыря едва не поставила крест на его планах. Выручил М.В. Водопьянов, коллега по «челюскинской эпопее», который предложил Михаилу Сергеевичу войти к нему в экипаж вторым пилотом.

Перед экспедицией экипажам «Авиаарктик» предстояло пройти сложный курс освоения слепых полётов, в том числе на АНТ-6, а также выбора необходимых площадок для посадок самолётов с учётом толщины льда. Ведь управлять такими многотонными машинами почти всем пилотам приходилось впервые.



«Мы, лётчики, тренировались в слепых полётах, – вспоминал И.П. Мазурук. – Сначала на У-2, потом на П-5 и, наконец, на АНТ-6, специально переоборудованном для полётов в Арктике. Я оторопел, когда увидел этот самолёт. Пароход, а не летательный аппарат. Взлётный вес – до двадцати четырёх тонн. Но к моему удивлению и радости, он оказался послушной и надёжной машиной. Я любил, когда самолёт слушается не мощных рывков, а едва заметных, мягких движений штурвалом и педалями. АНТ-6 был именно таким. Понятие «искусство пилотирования» обрело на нём свой полновесный смысл.

Трудно научиться сажать машину с первого захода на три точки. Но к взлёту и посадке я всегда относился с исключительным вниманием и собранностью. Пока не взлетел – ты ещё не в небе, пока не закончил пробег после посадки – ты ещё не на земле.

Впрочем, там, на полюсе, не земля, а льдина. Специалисты подсчитали, что для тяжёлой машины необходим, по меньшей мере, семидесятисантиметровый лёд. Но как определить толщину льда с воздуха?

День за днём над подмосковным озером Тростянским кружил самолёт. Штурман одну за другой бросал на лёд протекаемые железные болванки, большие и малые. После многих сбросов экспериментальным путём удалось определить вес болванки, необходимый для того, чтобы пробить семидесятисантиметровый лёд. Примитивный, конечно, «ледомер»,

244.

Экипаж Н-166 перед отлётом. Слева направо: штурман А.С. Волков, командир корабля П.Г. Головин, старший бортмеханик Н.Л. Кекушев, второй бортмеханик В.Д. Терентьев. Москва, март 1937 г.



245.
*Проверка оборудования на
«Авиаарктике»*

но оценить толщину льда всё же можно. А для уменьшения длины пробега при посадке флагманский самолёт оборудовали гигантским тормозным парашютом, который на полюсе впервые в истории будет применён в деле...»

13 февраля 1937 г. О.Ю. Шмидт вновь вызвали в Кремль к Сталину. На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) был рассмотрен ряд важных вопросов. Отто Юльевичу разрешили лично возглавить экспедицию. При этом глава страны настаивал, чтобы в состав экипажей самолётов был включён С.А. Леваневский. Под предлогом подготовки Сигизмунда Александровича к трансполярному перелёту О.Ю. Шмидт отклонил предложение вождя. Нарком обороны К.Е. Ворошилов настоял на кандидатуре от ВВС РККА – штурмане И.Т. Спирина. А по инициативе заместителя председателя СНК, наркома финансов В.Я. Чубаря начальником дрейфующей станции утвердили И.Д. Папанина, которого тот хорошо знал по Гражданской войне и работе в Крыму.

На следующий день последовало историческое постановление Политбюро:

«1. Разрешить Главсевморпути (т. Шмидт О.Ю.) осуществить в марте-апреле 1937 года экспедицию в район Северного полюса для высадки полярной станции на льду...

3. Для обеспечения быстрого запуска моторов на морозе и работы самолётных радиостанций на земле разрешить приобрести за границей три вспомогательных мотора «Дуглас» 500 кубических сантиметров ёмкостью...

5. Обеспечение службы погоды во время полёта возложить на Главсевморпуть и Главное управление гидрометеорологической службы под личным руководством Г.А. Ушакова».

Вторым пунктом в постановлении утверждался основной состав экспедиции на Северный полюс. Руководитель – О.Ю. Шмидт, заместитель – начальник УПА М.И. Шевелёв, командир авиаотряда – М.В. Водопьянов. Заклучал список собственно персонал станции – начальник И.Д. Папанин, радист Э.Т. Кренкель, гидролог-гидробиолог П.П. Ширишов и астроном-магнитолог Е.К. Фёдоров.

Был в постановлении и шестой пункт, который добавил М.И. Шевелёв. Учитывая опыт неудачного старта С.А. Леваневского в 1935 г., начальник УПА посчитал нужным дописать следующее: *«Предложить прессе ничего не писать об экспедиции до её завершения».* И.В. Сталин одобрил это предложение. Но, как вспоминал Марк Иванович, информация о готовящемся перелёте дошла до вездесущих корреспондентов. И руководство ГУСМП решило сделать исключение только по самолёту-разведчику погоды П.Г. Головина.

Через неделю на базе радиоцентра ГУСМП в Тёплом стане прошла генеральная репетиция. На его территории разбили палатку, установили ветряк и мачты, развернули радиостанцию. В течение двух дней будущие зимовщики опробовали всё хозяйство, питались сублимированными продуктами, привыкали к новой одежде, анализировали местную воду и держали радиосвязь. После инспекции О.Ю. Шмидта и его заместителя Г.А. Ушакова эксперимент был засчитан, и было решено лететь на полюс.

Всего в состав экспедиции вошли 44 человека, в том числе специальные корреспонденты Л.К. Бронтман от газеты «Правда», Э.С. Виленский от «Известий» и кинооператор М.А. Трояновский.

Интересно, что на период командировки полярные авиаторы получили особое денежное довольствие. Например, согласно приказу исполнявшего обязанности начальника УПА Н.А. Жигалева № 9 от 31 марта 1937 г. командиру корабля В.С. Молокову был установлен оклад в размере 1000 рублей, второму пилоту Г.К. Орлову, штурману А.А. Ритслянду и первому бортмеханику В.Л. Ивашине – по 500 рублей, а второму бортмеханику С.К. Фрутецкому – 400 рублей.

2.8. Высокоширотная воздушная экспедиция «Север»

Начало легендарной экспедиции на Северный полюс пришлось на март 1937 года. В те дни весна пришла рано. По всей воздушной трассе от Москвы до Архангельска установилась нелётная погода: сплошные туманы, снегопады, встречные ветры. На Центральном аэродроме стояли большие лужи. М.В. Водопьянов с комендантом объехал всю округу на аэросанях, разыскивая место для взлёта на лыжах. Не найдя такового, Михаил Васильевич предложил на очередном совещании заменить у самолётов лыжи на колёса и отправить их поездом в Архангельск, чтобы там снова поставить самолёт на лыжи. О.Ю. Шмидту и М.И. Шевелёву не хотелось лишних хлопот, так как каждое колесо имело большой вес и превышало человеческий рост, но иного выхода не было.

21 марта участники экспедиции загрузили и отправили в Архангельск товарный вагон с частью багажа, чтобы не перегружать самолёты. Домой каждый добрался только к часу ночи. А в пять утра пора было выезжать к самолётам. Улицы Москвы были пустынные, но на Центральном аэродроме царил оживление. Когда объявили посадку, возникло небольшое недоразумение: Э.Т. Кренкель не взял с собой па-



246.

*Замена колёс на лыжи
в Холмогорах*

спорт, считая, что на полюсе он не пригодится. И даже после вмешательства О.Ю. Шмидта вопрос решили с трудом.

22 марта в 12 часов 30 минут, разгоняя «фонтаны мокрого снега, которые вылетали даже через плоскости», экспедиционные машины взмыли в столичное небо и взяли курс на север. Первым ушёл самолёт-разведчик П.Г. Головина, а за ним «Авиаарктики» М.В. Водопьянова, В.С. Молокова, А.Д. Алексеева и И.П. Мазурука. Летели низко прижатые облаками, часто попадая в мокрый снег.

Как вспоминал М.И. Шевелёв: «Вечёрка» сделала сообщение, из которого ничего не поняли те, кто ничего не знал. А те, кто знали, — смеялись.

Мы вылетели 22 марта 1937 года, а в номере от 23 марта было написано, что сегодня из Москвы в дальний перелёт в Арктику вылетел известный полярный лётчик Головин. Его провожали Шмидт и другие. И тут же, под этой заметкой — вторая — из Архангельска, что туда прилетел Головин, и его встречали Шмидт и другие. Секрета не получилось, но многие не поняли, в чём дело. Забавная история».

Первая же посадка «Авиаарктик» на самом деле была на большом поле возле села Холмогоры — родины М.В. Ломоносова (Архангельск не принимал по погоде). Здесь самолёты вновь «переобули» — поставили на лыжи. Пока проводили эту операцию, погода окончательно испортилась.

Э.Т. Кренкель писал в своих дневниках: «24 марта. С утра пошли к самолётам, чтобы осмотреть свои вещи. Особенно нас волновала судьба пельменей, запаянных в жестяные бидоны. В Москве в 4 часа утра их доставили из холодильника прямо к самолётам. Не оттаяли ли они? Ведь всё время стоит оттепель. Захватив банки, отправились к местному холодильнику и там их вскрыли. Увы. Все 150 кило пельменей про-

нали. Вместо полной банки твёрдых, как камешки, пельменей обнаружили полбанки сплошного теста. Обидно. Возьмём вместо пельменей хорошего мяса из Холмогор».

В Холмогорах полярникам пришлось прожить пять дней. Только 30 марта наступило ясное и морозное утро. Снег на аэродроме хорошо прихватил, и образовался довольно крепкий наст.

«30 марта. С семи утра начали греть моторы, – писал Э.Т. Кренкель. – Самолёт Мазурука сдвигали с места трактором ЧТЗ – «Сталинец». Зашалил один из моторов на самолёте Молокова. Никак не хочет заводиться. С ним ковырялись долго. Пока возились, подпортился немного наст. В начале рулëжки лыжи самолётов стали глубоко зарываться и подымали каскады снега. Потом, при более быстром движении, они всё же скользили по насту, не проваливаясь... К полудню заработали все моторы. Лошади отвезли в сторону пустые бочки, самолёты выруливали на старт. Мимо нас проскакивает и взлетает «Н-169». Лыжи местами идут по снегу, зато пленному водой. В 12 часов 25 минут отрываемся и делаем несколько широких кругов, ожидая в воздухе последнюю машину. Курс – на Нарьян-Мар».

«Как-то неожиданно, сразу ворвались в дельту Печоры, – вспоминал второй пилот самолёта Н-170 М.С. Бабушкин, – Перед нами открывается множество небольших заливов, рукавов, островков. Они простираются широкой полосой на север. Видны постройки Нарьян-Мара. Возле города, в маленьком проливе, стоят два самолёта. Один из них оранжево-синий – Павла Головина. Но почему нет посадочного знака?

Летим над городом. В стороне, на главном русле реки, видна небольшая группа людей. Дымовые костры. Ага, вот и знак посадки! Нас решили встретить на самом широком месте реки. Ну и аэродром! Простор, красота! Тут можно сразу и взлетать, и садиться – места хватит...

Руководители советских и партийных организаций Нарьян-Мара немного переусердствовали в гостеприимстве: печи в отведённых нам помещениях так жарко натоплены, что дышать нечем; всю ночь спали при открытых форточках, накрывшись простынями. На другой день уже с утра мы готовились к следующему этапу полёта. Но подвела погода. Пришлось просидеть в Нарьян-Маре с 30 марта по 12 апреля».

За время пребывания в Нарьян-Маре экипажи проверили всю материальную часть. Члены экспедиции хорошо отдохнули перед следующим этапом до Земли Франца-Иосифа. На 12 апреля метеорологи обещали удовлетворительные условия. С 3 часов ночи начали подготовку самолётов, но первым выпустили для разведки



247.
*Самолёты на лыжах
перед отлётом на
о. Рудольфа*

погоды Н-166 П.Г. Головина. После его утешительного доклада в 7 часов утра О.Ю.Шмидт отдал распоряжение о вылете. Температура 0°, снег только что выпал, но был очень влажным и липким. Пять раз головной самолёт М.В. Водопьянова выруливал на старт, но оторваться от полосы не мог – всё было бесполезно. Более того, приближался тёплый фронт, и лётчики ожидали дальнейшего ухудшения погоды. Приняли решение: слить по две тонны горючего с каждой «Авиаарктики» и лететь до полярной станции Маточкин Шар, где можно будет пополнить запасы горючего и продолжить полёт на о. Рудольфа.

И даже после этой операции М.В.Водопьянову удалось взлететь только со второй попытки, вслед за ним поднялись В.С. Молоков и И.П. Мазурук. А вот самолёт А.Д. Алексеева оторваться никак не мог. Чтобы понапрасну не расходовать горючее, решили, не дожидаясь его, лететь на Маточкин Шар, а А.Д. Алексееву – догонять головные машины. Достигнув Новой Земли, отряд пошёл на север вдоль восточного побережья острова, пользуясь ясной погодой.

Участник знаменитой экспедиции Е.К. Фёдоров вспоминал: *«44 человека идёт на всех машинах. Всех экипажей я ещё не знаю. Очень нравится Спирин, штурман флагманского корабля. Простой, умный, прекрасно знающий своё дело человек. Необычайно скромен В.С. Молоков. Везёт груза больше всех, садится и взлетает лучше всех и всегда держится в тени.*

Интересны механики. На нашем и молоковском кораблях они одинаковы. Старшие бортмеханики – старички, с осторожностью относящиеся к новшествам, необычайно работающие, дрожащие за каждый винтик. У нас К.Н. Сузробов. Он постоянно ворчит, добродушно ругается с командиром и до последней возможности что-то подкручивает, налаживает своё сложное хозяйство. Его помощники, два молодых парня, беспрекословно его слушаются. По-видимому, таков и В.Л. Ивашина, старший механик Молокова. Он вылетел из Москвы с температурой 39,3 градуса, никому об этом не говоря. Только здесь у него стал проходить грипп и он сошелся. В последнем перелёте он, с большим риском выпасть, вылезал из хвостового люка налаживать какие-то неполадки в руле высоты. Сегодня он, по-видимому, немножко подвыпив, укорял спецкора «Правды» Бронтмана в отсутствии интереса к ним, «кочегарам» воздушных кораблей.

Действительно, бортмеханики выполняют самую большую долю работы сравнительно с другими членами экипажа. Раньше всех они едут на аэродром и позже всех возвращаются. Трудно им возиться на морозе в запутанном металлическом хозяйстве. Они мало заметны, но сами себя считают той основой, которая всё вывозит. Что пилот, штурман – пришли на готовое и лети, а вот подготовить материальную часть – это и есть самое тяжёлое».

На двух «Авиаарктиках» радистов вообще не было, поэтому по совместительству их обязанности выполняли штурманы.

Возникли проблемы с самолётом-разведчиком П.Г. Головина. Вылетая на рекогносцировку, он из-за отсутствия радиста не мог оперативно связываться с флагманом и сообщать обстановку. Поэтому случалось, что Павел Георгиевич возвращался с «плохой» погодой, а летевший за ним М.В. Водопьянов сталкивался с хорошей метеобстановкой. Всё это задерживало экспедицию. Кончилось тем, что из экипажа И.П. Мазурука забрали радиста Н.Н. Стромиллова и перевели к П.Г. Головину, оборудовав для него в хвосте самолёта Р-6 крохотную кабину.

Идея перелёта из Нарьян-Мара прямо на о. Рудольфа оказалась не лучшей. В итоге из-за свирепого урагана – знаменитой «новоземельской боры» – экспедиции пришлось шесть дней отсиживаться на Маточкином Шаре. Главной тревогой для всех были самолёты. Чтобы свирепый 12-ти балльный ветер не смог перевернуть и разломать многотонные машины, экипажи прорубали во льду лунки и пропускали туда тросы, которыми крепились «Авиаарктики». Отдельный трос вёл от стоянок самолётов, размещавшихся в



248.
H-170 на о. Рудольфа

50-ти метрах друг от друга, к домику полярной станции, где остановились члены экспедиции, чтобы четвёрки дежурных могли по нему каждые 15 минут добираться до кораблей и проводить их осмотр.

О недельном пребывании на полярной станции Маточкин Шар Э.Т. Кренкель писал следующее: «14 апреля. Вестовый ветер всё время усиливается. Пурга настолько сильная, что на расстоянии трёх метров ничего не видно. К вечеру пришлось установить дежурство у машин. Запрещено ходить поодиночке, обязательно вдвоём. От дома к самолётам пробираемся по верёвке. Острыят: «полярный троллейбус»... С двух до четырёх ночи дежурил с Папаниным и Орловым. Ветер временами свыше 30 метров в секунду. Шквал настолько силен, что проворачивает винты холодных моторов. Машины дрожат мелкой дрожью.

15 апреля. Порывом сильного ветра у машины Алексеева повредило руль. Предстоит довольно большой и в условиях Матшара сложный ремонт. Ветер дует с прежней силой. Лишь вечером он стал немного слабеть, и мы, воспользовавшись временным затишьем, сняли руль и отвезли в мастерскую.

17 апреля. С утра начали готовиться к вылету. Ветер 5 баллов, но день солнечный, ясный. Головин вылетел без четверти двенадцать, прошёл мыс Желания и в море встретил туман. Вернулся на мыс Желания и в 18 часов сделал посадку. Решено сегодня не лететь. Полёт отменён, все труды пропали.

18 апреля. Неожиданно установилась ясная, почти безветренная погода. На Земле Франца-Иосифа тоже хорошая погода. Пургой сильно занесло лыжи самолётов. Пришлось прокапывать траншеи. В 19 часов 45 минут первым, как обычно, снялся Водопьянов».

В ночь на 19 апреля самолёты экспедиции наконец-то прибыли на о. Рудольфа. Поскольку остров представлял собой осколок вулканического плоскогорья, перекрытого ледником, аэродром устроили на его выровненной макушке, а авиабазу разместили внизу, у побережья, где было удобнее разгружать пароходы-снабженцы.

Но вновь возникла проблема плохой погоды. 5 мая экипаж П.Г. Головина получил задание: выяснить, имеются ли в районе полюса ледяные поля, пригодные для посадки тяжёлых самолётов, а также уточнить условия погоды для сопоставления их с данными прогноза метеостанций. Кроме того, нужно было проверить поведение ряда навигационных приборов и установить, как далеко слышен радиомаяк о. Рудольфа: предполагалось, что пользоваться им можно

будет на расстоянии до 500 километров, в то время как до полюса было более 900.

Особое внимание обращали на одежду экипажа, ведь предстояло добрых десять часов лететь в необогреваемом самолёте Р-6. Типовой набор состоял из шерстяного белья, толстого свитера, меховых рукавиц и шлема. Наряд командира П.Г. Головина и штурмана А.С. Волкова, сидевших в открытых кабинах, дополняли пыжиковые маски, очки и меховые шубы. Механики Н.Л. Кекушев и В.Д. Терентьев помещались в средней части фюзеляжа, отделявшейся от лётчика и штурмана перегородкой, радист Н.Н. Стромилов – в хвостовой.

«Когда разведывательный самолёт был готов к старту, – вспоминал М.В. Водопьянов, – ко мне подошёл Головин:

– Если я долечу до 88 градуса и мне, по моим расчётам, хватит горючего долететь до полюса и вернуться обратно, как мне быть?

Я понял, куда клонит Головин, немного подумал и ответил:

– Если бензина хватит и начальник экспедиции не вернёт тебя, иди прямо до самого полюса.

– А если я там сяду?

– Это дело твоё. Решай сам.

– А как бы ты поступил? – не унимался Головин.

– Откровенно говоря, – улыбаясь, ответил я ему, – если бы я увидел, что на полюсе лёд хороший, я бы не задумываясь сел».

Заняв своё место в открытой кабине Н-166, П.Г. Головин дал полный газ. Позади тяжело нагруженной машины поднялся огромный снежный вихрь, но она не тронулась с места – лыжи пристыли к насту. Все, кто находился на аэродроме, принялись раскачивать хвостовую часть фюзеляжа. Самолёт начал движение вниз по пологому склону купола ледника, набрал скорость и в конце полосы в 11.23 поднялся в воздух.

Под машиной расстилались большие ледяные поля, прорезанные чёрными языками трещин и разводей. Часто попадались районы сильного торошения. Температура в самолёте минус 10 градусов. Весь фюзеляж был забит экспедиционным снаряжением, поэтому передвигаться по самолёту было невозможно. Связь между штурманом и радистом осуществлялась записками, которые передавались по цепочке вдоль всей машины.

Вот как описывал условия работы в том полёте радист Н.Н. Стромилов: *«Пилот бесшумно ведёт самолёт. У него нет автопилота, чтобы отдохнуть, хотя бы на минуту снять руки со штурвала, а ноги – с педалей руля поворота.*



250.

О.Ю. Шмидт на о. Рудольфа выступает с импровизированной трибуны на митинге, посвящённом празднику 1 мая



251.

Второй пилот самолёта
АНТ-4 «Н-120»
майор В.А. Пацынко в
зимнем обмундировании.
Он погибнет 14 июля
1937 года при испытании
самолёта АРК-3-1

И нет второго пилота, чтобы передать ему управление самолётом. Мороз. Ветер безжалостно задувает в открытую кабину. Штурману легче. В кабине тоже свистит ветер, но в перерывах между астрономическими наблюдениями он может снять варежки и попытаться согреть дыханием замёрзшие руки».

О дальнейшем ходе полёта свидетельствуют строки бортового журнала П.Г. Головина:

«83 градуса. Погода ясная. Видимость хорошая. Иду вперёд. Головин».

«13.30. Широта 84 градуса 20 минут. Справа отдельные облака с разрывами впереди».

«13.45. Широта 85 градусов. Ясно. Торосистый лёд».

«Пересекаю 85-й градус. Погода ясная. Видимость хорошая. Курс держу по солнечному компасу и радиомаяку. Лёд торосистый, но для посадки есть хорошие ровные поля. Иду дальше».

«Подхожу к 86-му градусу. Слева показалась перистая высокая облачность. Моторы работают отлично. Спокоен. Настроение у всех хорошее. Головин».

«88-й градус. Перед нами стена облаков. Решили идти выше облаков – узнать, далеко ли они тянутся, а также каков их характер».

«15.45. Осталось горючего в баках где-то 1600–1800 кг».

Как вспоминал сам П.Г. Головин, *«когда на 88-м градусе сдал левый мотор – таким образом механик обеспечивал полную выработку топлива из баков для обеспечения максимальной продолжительности полёта, – я не стал беспокоиться. С полуторакилометровой высоты я вполне мог сделать посадку на подходящей льдине».*

Но облачность продолжала усиливаться и вскоре полностью закрыла пейзаж со сплошными ледяными полями, многие из которых были пригодны для посадки тяжёлых самолётов. Температура за бортом – минус 12 градусов.

«16.05. Широта 89 градусов. Идём по слоистой кучевой облачности. При пробивании возможно обледенение».

Получив сообщение радиста Н.Н. Строилова на базе на о. Рудольфа забеспокоились: разведчику не ставилась задача достигнуть Северного полюса, да и горючего, по расчётам, на это могло не хватить. Но П.Г. Головин продолжил полёт.

«У нас на острове это сообщение вызвало немало волнений, – вспоминал И.П. Мазурук. – Приказывать возвращаться уже поздно, – сказал Водопьянов. – Попробуй верни, когда до полюса полторы сотни километров».

– Да, почти невозможно, – согласился Шмидт и улыбнулся неожиданно, – я бы тоже вряд ли вернулся».

Но донесения от экипажа П.Г. Головина не радовали:

«Идём над сплошной облачностью высотой 2000 метров. До полюса осталось 100–110 километров. Иду дальше».

Через пять с половиной часов после старта, с точностью до десятка другого километров самолёт Н-166 достиг Северного полюса.

«Медленно тянулись минуты, – рассказывал Н.Н. Стромилов. – Ровно работают моторы.

И вдруг! Меняется звук моторов: самолёт ложится в глубокий вираж. 16 часов 23 минуты. Мы над полюсом! Самолёт выравнивается. Терентьев открывает люк и высовывается из него. Я прикипаю к иллюминатору. Под нами море облаков...

Нам не поручали сбрасывать над полюсом государственный флаг, как это делали наши предшественники. Да и какой в этом был смысл, если мы знали, что через несколько дней Красное знамя надолго взовьётся над первой советской научной станцией, капитально и обстоятельно организованной на дрейфующих льдах в районе полюса».

После того как самолёт вышел в расчётную точку, с его борта на базу ушло следующее радиосообщение: *«Летим над Северным полюсом. Горды тем, что на своей оранжевой птице достигли крыши мира. К великому разочарованию, полюс закрыт. Пробыться вниз не удаётся. Погода на Рудольфе не беспокоит. Возвращаюсь обратно. Горючего вполне хватит. Головин».*

И хотя, как сообщал Н.Н. Стромилов, флага на «вершину планеты» они не доставили, на полюс было сброшено нечто другое. При развороте на обратный курс машины весельчак и балагур экипажа бортмеханик Н.Л. Кекушев успел сбросить на лёд ... бидон с маслом «для смазки земной оси». Так **экипаж советского полярного лётчика П.Г. Головина первым в мире достиг и пролетел на самолёте над Северным полюсом, открыв дорогу к нему другим будущим национальным героям.**

Правда, существует версия (нигде не опубликованная), что Павел Георгиевич сажился в районе полюса, потому что по возвращении он с такой уверенностью доложил о возможной посадке именно тяжёлых самолётов, а не просто самолётов.

Пришедшие экипажу Н-166 поздравления с о. Рудольфа вскоре сменились все более усиливавшимся беспокойством. Обратный путь самолёта лежал против ветра, местами лететь приходилось на высоте не более двух десятков метров. Заправки машины хватало на обратный путь только впритык, а авария автоматически прекращала экспедицию. *«Когда Ке-*

кушев начал подкачивать бензин ручной помпой, стало ясно, – вспоминал П.Г. Головин, – что горючего осталось меньше 100 килограммов. Но вскоре показался берег острова Рудольфа, куда, не делая круга, я пошёл на посадку по ветру».

Рассказ командира дополнил радист Н.Н. Стромилов: *«Высота островов архипелага значительно выше высоты полёта самолёта. Земли не видно. Бензина осталось на 5 минут, а где же остров Рудольфа? Выскочили на остров Карла-Александра. Рудольф должен быть левее. И вот они – дымовые полосы сигнальных огней по ветру. И тут бензин кончился, неуправляемый самолёт скользит по крутому склону к обрывистому берегу моря. Механики выскакивают на ходу с самолёта, виснут на стабилизаторе и самолёт вскоре останавливается... У людей на лбах крупные капли пота, вздувшиеся вены, мешки под глазами, набрякшие веки, как у людей, только что сделавших тяжёлую работу. Но вот напряжение спадает, приходит усталость и чувство радости: задание разведчик выполнил!».*

После этого исторического полёта самолёты-разведчики вылетали в направлении полюса для уточнения расчётов ещё 20 раз. На лёгком У-2 Н-36 15 подъёмов и местных разведок выполнил экипаж Я.Д. Мошковского и 1 – И.Т. Спирина. Последний с радистом С.А. Ивановым и астрономом-магнитологом Е.К. Фёдоровым более суток считался пропавшим без вести по причине посадки машины во льдах и отказа мотора. Ещё одну разведку на Н-166 сделал П.Г. Головин и три глубоких (в т.ч. до 85° 39' с. ш.) – на самолёте Р-5 Н-128 Л.Г. Крузе. В одном из полётов Леонид Густавович из-за остановки мотора совершил вынужденную посадку на лёд в районе 84-го градуса. И тогда на помощь ему пришёл экипаж П.Г. Головина, который совершил два полёта к Н-128 и сбросил ему на парашютах необходимые бочки с бензином.

И только более чем через две недели, 21 мая, когда погода временно улучшилась, головной самолёт экспедиции Н-170, пилотируемый М.В. Водопьяновым, с «папанинцами», кинооператором М.А. Трояновским и О.Ю. Шмидтом (всего 13 человек) смог вылететь с о. Рудольфа на Северный полюс.

По совпадению, именно в этот день в Москве на сцене Реалистического театра шла премьера пьесы «Мечта пилота» драматурга М.В. Водопьянова. В столице о полюсной экспедиции ничего не знали, все средства массовой информации о ней молчали.

Через 6,5 часов Н-170 произвёл посадку на крупной льдине в 20 километрах за Северным полюсом. Вот что по этому поводу вспоминал И.Д. Папанин: *«Смотрели в иллюминатор – где же ты, полюс? И вдруг в самолёте началось нехорошее*

оживление: бортмеханики Флегонт Бассейн и Павел Петенин забегали с ведрами, тряпками, старались улыбаться, но улыбки были натянутыми. Позднее я узнал: они спасли самолёт от вынужденной посадки. В пути радиатор одного из моторов дал течь, стал терять антифриз. Так Бассейн, Петенин и Морозов показали, на что способны наши люди: мороз двадцать градусов, ветер, а они нашли течь, тряпками собрали антифриз в ведро и насосом закачали в мотор (течь в полёте была в левом среднем моторе, и механики работали на морозе около шести часов без перчаток, после чего их руки обморозились и покрылись волдырями от почти кипящей жидкости. – Авт.). Это ли не героизм? Все трое потом получили заслуженные награды».

Рассказ начальника дрейфующей станции о перелёте на полюс дополнил непосредственный участник драматических событий на борту «Н-170» 3-й бортмеханик К.И. Морозов: «...Все чувствовали себя превосходно. Наконец-то вырвались.

Я три раза ходил в плоскости слушать моторы. Всё было в порядке. Но спустя два часа я обнаружил, что идёт дымок сзади второго мотора. Отвёрткой проковырял плоскость над радиатором и увидел, что из-под фланца трубы радиатора хлещет антифриз. Я позвал Петенина, и мы с ним вырубili окно в плоскости, чтобы можно было подобраться к фланцу, и стали заматывать его лентами из тряпок, предварительно пропитав их герметиком. Намотали много, но течь не устранили. Тогда я взял миску, кружку, воронку и мягких тряпок. Ими мы обкладывали фланец. Как только тряпки впитают антифриз, я выжимаю их в миску и опять кладу на радиатор. А из миски выливаю в кружку и уже кружкой через воронку заливаю в аварийный бачок, потом из него качаю в мотор. Таким образом по очереди с Петениным мы и переливали антифриз...»

В этот момент, по воспоминаниям флаг-штурмана экспедиции И.Т. Спирина: «...В пилотской кабине происходит следующее:

– Товарищ командир, через час остановится левый средний мотор, – говорит старший механик Бассейн, войдя в пилотскую кабину и наклонившись к самому уху Водопьянова.

– Как? Почему?

– Левый средний, – повторил Бассейн. – Утечка антифриза. Трубка где-то лопнула.

– Кто ещё знает об этом?

– Отто Юльевич. Я доложил ему.

– И больше никому ни слова. Полетим дальше, а вы без паники обмозгуйте всё как следует. Может, придумаете что-нибудь...

– Постараемся, командир.

Я вышел из штурманской рубки и столкнулся с Морозовым. Механик, согнувшись, держа в руках ведро, торопливо скрылся в левом крыле.

Подожёл к щиту с приборами. У левого среднего значительно повышена температура воды и масла...

Этого только не хватало!

Вести на трёх моторах перегруженный корабль будет не так-то легко, но и посадка исключается: кто знает, что там, под облаками... Надо лететь вперёд, и только вперёд!»

К чести и счастью экипажа, бортмеханики справились с поломкой на борту.

Свои впечатления о том полёте оставил и ещё один из четвёрки «папанинцев» – Е.К. Фёдоров: «Наш синоптик Дзердзеевский несколько дней назад вылетел на самолёте Р-5 с Крузе и сел примерно на полдороге – около 84° с. ш. Это давало ему возможность лучше судить о погоде на полюсе. Он выбрал подходящий день. После долгих обсуждений было решено, что сначала пойдёт один самолёт – Водопьянов со Шмидтом, нашей четвёркой и кинооператором Трояновским. Остальные вылетят позже, когда мы осмотримся на месте...

Тяжёлая, перегруженная машина Водопьянова не могла набрать нужной скорости на ровном месте, и ей пришлось бежать по склону вниз. Так и взлетел – ничего иного и не оставалось. В застеклённой со всех сторон штурманской кабине работаем мы со Спириным. Он ведёт счисление пути. Шмидт сидит в пилотской кабине – она выше и сзади штурманской. Я часто иду через неё, чтобы высунуться с секстантом в верхний люк. Прохожу между пилотами. М.В. Водопьянов и М.С. Бабушкин неподвижно и как-будто торжественно застыли в своих креслах...

Под нами сквозь разрывы в слоистых облаках просматриваются большие ледяные поля. Теперь всё зависит от мастерства Михаила Васильевича. Он сильно накреняет машину, разворачиваясь, уходит вниз, под облака, и внимательно вглядывается в ледяную поверхность. Минут через десять находит подходящую льдину. Она немного дальше и «левее» полюса на западных меридианах. Огромная машина раз за разом с оглушительным рёвом низко проносится над ледяным полем.

Вниз, кувыряясь, летит дымовая шапка – шлейф дыма указывает направление ветра... Идём на посадку. Я уперся ногами и локтями в крепления кресел, держу в руках на весу ящик с хронометрами – наиболее чувствительную часть нашего снаряжения.

Лыжи коснулись поверхности. Бежим, резко накреняясь и вздрагивая на неровностях. Сзади раздаётся хлопок пара-

шюта. Он надулся и тормозит самолёт – это изобретение Водопьянова. Вот и стали. Всё в порядке. Цель достигнута. Механики открывают люк в полу и выбрасывают лёгкую алюминиевую лесенку. Трояновский с камерой в руке скатывается вниз. Шмидт и все мы торопливо сходим на лёд».

А вот как описывал в своих воспоминаниях первые минуты пребывания на полюсе И.Т. Спирин: «На несколько секунд в отсеках воцаряется мёртвая тишина. Люди словно прислушиваются: как поведёт себя льдина под неожиданным грузом? Корабль стоит спокойно. Льдина выдержала!

Общее молчание вдруг сменилось бурным взрывом радости. А что было потом – вообще трудно рассказать...

Первые минуты на льду Северного полюса незабываемы. Выскочив из корабля, я прежде всего инстинктивно несколько раз ударил ногой по льду, как бы испытывая его прочность... Но тут начались взаимные поздравления, горячие объятия, ликующие возгласы».

Как вспоминал бортмеханик К.И. Морозов: «Когда машина остановилась, все вышли из самолёта и распили бутылку коньяка за благополучный перелёт на полюс и за товарища Сталина. Громкое «ура!» прокатилось над полюсом...»

Однако после того как у членов экспедиции прошла эйфория от достижения Северного полюса, неожиданно выяснилось, что при посадке перегорел умформер радиопередатчика, и связь с о. Рудольфа оказалась прерванной.

Из-за этого на базе в районе 11 часов смогли принять только обрывок радиогаммы радиста Н-170 С.А.Иванова: «Идём на посадку...». На все дальнейшие запросы экипаж М.В.Водопьянова не отвечал. Напряжение на о. Рудольфа достигло предела. Не зная ничего и Москва. Как заместитель начальника экспедиции М.И. Шевелёв отправил в Кремль донесение: «Три самолёта, готовые к вылету. Предполагаю неисправность основного передатчика. Установка радиостанции Папанина требует много времени. Пока самолёт не наладит радиостанцию, шансы найти его крайне малы. В случае продолжительного отсутствия связи вылетим тремя самолётами, идя развёрнутым фронтом. Будем прочёсывать полосу в 30 километров».

И только через 10 часов после посадки Н-170 на Северном полюсе, в 21 час 30 минут от него пришла чёткая и полная «весточка». После подзарядки аккумуляторов рации Э.Т. Кренкеля, О.Ю. Шмидт смог передать в Москву и на о. Рудольфа радиогамму №1: «Москва, Главсевморпути, Янсону. Остров Рудольфа, Шевелёву.



252.

Самолёты садятся на полюс!

В 11 часов 10 минут самолёт «СССР Н-170» под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина и старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

Для страховки прошли ещё несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 до 200 метров. Пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса произошло короткое замыкание. Выбыл умформер, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после доставки рации, на новой полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена примерно в 20 километрах за полюсом и по ту сторону, на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним.

Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приёмки остальных самолётов с грузом. Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень сожалеем. Сердечный привет. Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт».

Таким образом, 21 мая 1937 г. **СССР стал первой державой мира, лётчики Полярной авиации которой совершили посадку на Северном полюсе.** Мечта многих поколений исследователей свершилась.

В ответной телеграмме на имя О.Ю. Шмидта, М.В. Водопьянова и всех участников экспедиции Сталин и члены Политбюро ЦК ВКП(б) писали: *«Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса».*

На следующий день в газете «Правда» появилось первое официальное сообщение о советской высокоширотной воздушной экспедиции «Север»: *«В историю исследования Арктики записано новое блестящее достижение... Советский самолёт завоевал Северный полюс, совершив отважную посадку во льдах... Завоевание Северного полюса является историческим триумфом советской науки».*

«У нас ведь в первую очередь стояли задачи освоения Северного морского пути, – вспоминал начальник УПА ГУСМП, заместитель руководителя экспедиции М.И. Шевелёв. – И главная задача – это именно изучение Центрального полярного бассейна. Но и параллельно была решена задача, к которой стремились и экспедиции самых передовых стран, – задача, которую до сих пор никому не удавалось решить».



253.

*Руководитель экспедиции
О.Ю. Шмидт и начальник
дрейфующей станции
И.Д. Папанин на Северном
полюсе*

В те годы по отношению к нашей стране буржуазной прессой и руководящими кругами упорно создавались такие настроения, что Россия как была отсталой в царские времена, такой же отсталой и осталась, и что большевики ничего не способны создать, и что пятилетки, о которых они говорят, это блеф, что построить им настоящую индустриальную страну никогда не удастся.

И вот посадка на Северном полюсе произвела впечатление разорвавшейся бомбы. Поскольку мы ничего не писали об этом до успешного завершения экспедиции. И вот это сообщение, что советская экспедиция находится на Северном полюсе, что там создана научная станция, сделано то, что самым выдающимся буржуазным исследователям капиталистических стран не удавалось, произвело невероятное впечатление во всём мире. Нас забили телеграммами из всех стран. Наши радисты Э.Т. Кренкель и С.А.Иванов просто не управлялись с их приёмом».

Необходимо подчеркнуть, что успехи советской авиации в 1937 г. многократно усиливались на Западе на фоне войн, в которых участвовали представители ВВС РККА. В тот период лётчики успешно воевали с фашистами в небе Испании и с японскими милитаристами – в Китае. Среди них уже были первые Герои Советского Союза и кавалеры боевых орденов.

«Новая экспедиция является величайшей в своём роде в истории полярных исследований, – писала лондонская газета «Ньюс кроникл», – и имеет целью создать научную станцию «на вершине мира».

А крупнейшие американские газеты поместили экстренное сообщение агентства «Ассошиэйтед Пресс»: «Отваж-

254.
*Жилая палатка
отважной четвёрки
полярников*



ными советскими лётчиками совершена первая посадка на Северном полюсе. Этим исключительным успехом увенчалась тщательная подготовка, проводившаяся на протяжении нескольких лет советскими учёными и лётчиками в целях установления базы на Северном полюсе и выполнения программы полярных исследований при помощи авиации».

Французская газета «Эр нувель» не только изумлялась мужеству и отваге советских полярников, но и подчёркивала политическую значимость великой победы в Арктике: «Всё это должно нас бурно радовать. Мы не забываем о договорах, связывающих Францию и Советский Союз. Всё то, что свидетельствует о прекрасной организации, хорошем техническом оснащении, интеллектуальной и моральной ценности великого народа, с которым мы связаны общей преданностью делу мира и равным желанием обеспечить международный порядок, не может приниматься нами иначе, как с глубоким удовлетворением. Те, кто систематически хулят франко-советский договор, получили сегодня новый материал для размышлений».

А ведь незадолго до этого исторического события в тех же газетах печаталось совсем другое: посадка на полюсе – «нелепость», «бессмысленное и безнадёжное предприятие».

Узнав же о посадке на Северном полюсе советской авиаэкспедиции, иностранные специалисты-полярники, опрошенные журналистами «Известий», отзывались об этом беспрецедентном событии совсем по-иному.

«Посадкой на Северном полюсе русские совершили действительно огромное дело, – заявил профессор Ханс Альман. – Особо замечательной является посадка на лёд. Через Северный полюс уже перелетали, но ценность этих полётов

значительно меньше по сравнению с точными исследованиями на льду непосредственно у Северного полюса. Я преисполнен уважения к советской экспедиции».

«Завоеванию полюса советскими авиаторами, – говорил учёный Петер Фрейхен, – я придаю большое значение. Можно смело предсказать, что в недалёком будущем через Арктику откроется оживлённый путь для воздушных кораблей. Мы, исследователи Арктики, рады достигнутому успеху».

С улучшением метеоусловий на 25 мая был назначен вылет на «крышу мира» сразу всех трёх оставшихся советских «Авиаарктик». Но старт был осложнён рядом обстоятельств.

Одно из них было связано с И.П. Мазуруком. Сам Илья Павлович вспоминал об этом так: *«Особенно запомнился печальный случай, когда я, съезжая на лыжах с высокой ледяной горы на Рудольфе, упал и сильно растянул связки правой ноги. Несколько суток лежал я в постели, передвигаться мог только с костылём и, полный отчаяния, ожидал, что меня заменят другим лётчиком.*

Зашли ко мне О.Ю. Шмидт и И.Д. Папанин, сели у моей кровати, и Иван Дмитриевич ласково сказал: «Не горюй, полетишь командиром своего самолёта, но помощником тебе, вторым пилотом дадим хорошего лётчика Матвея Козлова. Шевелёв и Водотьянов согласны» (Я.Д. Мошковского перевели вторым пилотом в экипаж А.Д. Алексева. – Авт.). Можно понять, как я ожил. Здоровье пошло на поправку, однако от Рудольфа до полюса я летел с костылём».

Имея больного командира, без радиста и ряда навигационных приборов, лететь строем самолёту Н-169 было крайне затруднительно.

Другим тяжело преодолимым обстоятельством для взлёта машин оказался сам аэродром о. Рудольфа. По свидетельствам очевидцев, его снежное покрытие из-за сильнейших морозов и ветров скорее напоминало кварцевый песок, который совершенно лишал скольжения авиационные лыжи. Поэтому для вывода тяжёлых самолётов на разбег была разработана специальная операция, прозванная лётчиками «циркком на льду».

Вот как запомнились эти события И.П. Мазуруку: *«Предполагалось первоначально, что к полюсу пойдут только три машины. Теперь стало ясно: должны идти все. Но и это не решало дела. Необходимо было максимально облегчить машины. Пришлось снимать лишние кресла, двери, всё имущество, без которого можно было обойтись. Запас продовольствия для экипажа сократили до 20 килограмм на человека. Бензина взяли только по семь тонн, в обрез – туда и обратно. Но вес машин всё-таки превышал допустимый...*



255.
Начальник УПА ГУСМП
И.П. Мазурук за
рабочим столом.
25 января 1939 года

Надо сказать, что купол ледника выглядит, словно гигантский каравай. Это-то и спасло. «Комбинацию» разработали следующую. Два трактора берут самолёт на буксир, тросы закреплены за «кабаны» – стойки лыжного шасси. Уклон ледника постепенно увеличивается по направлению к берегу и задача трактористов состояла в том, чтобы стронуть самолёт с места. А уж дальше он и сам побежит...».

При этом на каждой лыже находилось по «добровольцу». Бортмеханик, высунувшись из хвостового люка, давал им команду: «Отцепляй!», и те одновременно отцепляли тросы от стоек и мгновенно откатывались в разные стороны, чтобы не попасть под хвостовое колесо самолёта. Затем тоже самое проделывали трактористы, уводя свои машины от работающих винтов.

Так взлетели самолёты В.С. Молокова и А.Д. Алексеева. Но при вытягивании на старт машины И.П. Мазурука трос лопнул, и подготовка к вылету заняла около часа. Поэтому в точку сбора «Авиаарктик» – 83 градуса северной широты, на границу облачности, куда группа должна была следовать в луче радиомаяка, самолёт Н-169 запоздал, и машины В.С. Молокова и А.Д. Алексеева ушли к полюсу одни. Ждать более из-за ограниченных запасов топлива они не могли.

Штурман В.И. Аккуратов рассказывал: «Где же флагманы? – не без иронии спросил меня Мазурук, явно радуясь, что нам предоставлена полная самостоятельность.

– Они нас ожидают на льдине, – ответил я.

– Что будем делать? Не возвращаться же на Рудольф. Ведь основной груз у нас, без него не состоится экспедиция Папанина (на борту Н-169 находились основной груз научного оборудования, глубинная лебёдка, гидрологические приборы, аптека, продукты питания. – Авт.).

– Только вперёд. Подсядем, как ранее условились, на полюсе, уточним свои координаты и перелетим к Папанину.

– А твоё мнение? – обратился командир ко второму пилоту.

– Согласен со штурманом. Одно смущает: как найдём льдину Папанина, не имея радиокompаса?

– В хорошую погоду найдём, – ответил Мазурук и запросил курс на полюс.

На мои вызовы по радиации морзянкой флагман не отвечал. Тогда я перешёл на УКВ. Слышимость была неразборчивая».

«Вёл машину с помощью М. Козлова, – вспоминал Илья Павлович Мазурук. – Его, опытного лётчика, ко мне вместо Я.Д. Мошковского вторым пилотом посадили...

Перед посадкой в районе полюса Аккуратов пытался сообщить на остров Рудольфа координаты нашей льдины, но в течение трёх суток не смог ни с кем связаться. Подслушивали только работу Рудольфа. Молоков, оказывается, точно вышел на лагерь Водопьянова, а самолёт Алексеева тоже сел где-то во льдах. Впрочем, и он скоро перелетел в лагерь».

25 мая в 5 часов 30 минут самолёт Н-169 совершил посадку в районе Северного полюса (как выяснится, экипаж находился в точке с координатами $89^{\circ} 36'$ с. ш. и 100° з. д., в 37, а позже, с учётом дрейфа льдины, в 145 километрах от лагеря трёх самолётов).

Интересно, что в полёт на полюс экипаж И.П. Мазурука взял с собой любимца полярных лётчиков – пса по кличке Весёлый. Перед прилётанием В.И. Аккуратов сообщил на о. Рудольфа координаты их льдины, так как лагерь И.Д.Папанина не отвечал. Оказалось, что радиостанция Э.Т. Кренкеля не имела частот, на которых работали радиополукомпасы «Авиаарктик».

«Но льдина оказалась настолько заторошенной, – вспоминал В.И. Аккуратов, – что десять суток мы пробивали дорожку для взлёта.

Трое суток не могли связаться по радио с лагерем, чтобы уточнить его координаты. Это была загадка: Диксон, находящийся в 1500 километрах, нас слышал, а лагерь нет. Тогда мы связались с папанинцами через Диксон. О. Ю. Шмидт сообщил: для разгрузки нашего самолёта из лагеря вылетает Молоков. Он полетел, в ясный, солнечный день, но... после 30 минут полёта встретил туман и вернулся...».

«...30 мая. Мы уже отвоевали площадку размером 670 на 60 метров, но каких сил это стоило! Работают только пять человек. Я каждый час на 15–25 минут отвлекаюсь для радиосвязи и астрономических наблюдений. У Мазурука сильный ушиб левого колена, работать ему очень тяжело. Остервенело вырубает торосы. Десятки тонн льда вывозим на себе, впрягшись в нарты вместе с Весёлым (нашли применение и псу). Взлётная дорожка, как коридор, тянется среди голубых и зелёных торосов. Это путь в лагерь Папанина...

5 июня. В последний раз обсудили с Мазуруком схему поисков лагеря. Решаем идти по гиropолукомпасу, взяв первоначальный курс, рассчитанный по солнцу...

Впереди самое трудное. Сумеет ли Мазурук поднять тяжёлую машину с небольшой полосы? Полный газ. В самом конце площадки самолёт отрывается от льдины и, еле перетянув гряду торосов, повисает в воздухе... Нервы напряжены до предела. Верны ли мои расчёты? Что, если я ошибаюсь? Перед стартом все недоверчиво переспрашивали меня, верно

256.
*Маршрут полёта
воздушной экспедиции
на Северный полюс
в 1937 году*



ли я определил направление на лагерь Папанина. Их пугала близость полюса: солнышко круглые сутки имеет одну высоту, всюду юг... Нет, ошибки быть не может. Сотни раз, днём и ночью, когда все спали после изнурительного труда на аэродроме, проверял я свои расчёты...».

Как будет установлено позже, штурман В.И. Аккуратов впервые освоил новый метод полёта по условным меридианам. Ведь на Северном полюсе происходит сближение меридианов и наличествует колоссальное магнитное склонение. Впоследствии этот метод принял весь мир, и он вошёл в учебники по самолётовождению.

То, что чувствовал при последнем полёте на полюс командир экипажа, рассказал сам И.П. Мазурук: «По дальневосточному опыту я изготовил на бумаге «шпаргалку» –

схему поисков методом «коробочка» (по развёртывающейся спирали) – и прикрепил её на приборной доске. Но перед самым взлётом штурман сразил меня, предложив курс... в прямо противоположном направлении.

Минутное замешательство, и я повёл самолёт по указанному вначале курсу. Возможно, мы пролетели бы мимо, в сторону от цели, но через 20 минут напряжённых визуальных поисков услышали неожиданно голос из репродуктора: «Поверните влево, ещё влево». Нас заметил на горизонте прилетевший с Водопьяновым кинооператор Марк Трояновский. Мы у цели!».

«В 06 часов 59 минут, – вспоминал В.И. Аккуратов, – мы ясно увидели огромный костёр, три оранжевых самолёта и множество палаток. Тяжело опускаюсь в кресло, перевожу дух. Моя задача выполнена.

В 07 часов 02 минуты Мазурук и Козлов сажают самолёт на ледовый аэродром лагеря папанинцев...»

«...Вскоре были в лагере Папанина. В районе полюса, также для уточнения координат, садился и самолёт Алексеева. Опытные специалисты по льдам, они удачнее выбрали льдину и через сутки были в лагере (А.Д. Алексеев прилелнился примерно в 7 километрах от полюса, переждал непогоду и 28 мая перебрался к флагману. – Авт.).

Все самолёты собрались у Папанина 5 июня».

С прибытием на льдину экипажа И.П. Мазурука, после выгрузки доставленных грузов, 6 июня в 2 часа ночи состоялся митинг полярников – официальное открытие дрейфующей станции «СП-1». Все выстроились в линию. Сказал краткую речь О.Ю. Шмидт, ответное слово – И.Д. Папанин, залп из винтовок и револьверов. Были подняты два флага: государственный СССР и с портретом Сталина. Затем руководитель экспедиции О.Ю. Шмидт зачитал рапорт «ЦК ВКП(б) – товарищу И.В.Сталину, Совнарком СССР – товарищу В.М. Молотову.

...Главное уже сделано: четыре советских самолёта пролетели от Москвы до острова Рудольфа, а оттуда через Ледовитый океан до полюса. Все четыре самолёта прошли точно над полюсом, затем совершили посадку на льдины, собрались вместе, основали и оборудовали научную станцию у полюса. Доставлены десять тысяч килограммов груза. Не было ни одной аварии, ни одной поломки в пути. Все люди здоровы. Самолёты, моторы, всё оборудование – советского производства. Впервые на Северном полюсе проведена операция такого масштаба, дающая возможность всесторонне изучить центр Арктики, о чём давно мечтали лучшие учёные всех стран...

Мы бесконечно счастливы, что мы – сыны страны социализма, идущей от победы к победе под гениальным воодушевлением товарища Сталина. Мы счастливы, что нам было поручено добыть ещё одну победу и что это поручение мы выполнили».

После митинга все тепло попрощались, и, за исключением четвёрки «папанинцев» и пса Весёлого, – по самолётам.

Накануне отлёта А.Д. Алексеев доложил М.И. Шевелёву, что доставленного продовольствия у И.Д. Папанина оказалось года на 2–3, а топлива мало. Лётчики вспоминали, как постоянно ругались с начальником дрейфующей станции из-за того, что он при промежуточных посадках постоянно протаскивал в самолёты то коровью тушу, купленную в Холмогорах, то целую свинью, то пару мешков мороженой рыбы, то бочонок сметаны. Перегруз только по этим позициям достиг полутонны. Когда, по свидетельству М.В. Водопьянова, у Ивана Дмитриевича спросили, как такое могло случиться, тот ответил: *«Сам не знаю, как это получилось. Я попросту ошибся! Но вы не огорчайтесь, всё это мне в хозяйстве пригодится!»*

После подсчётов установили, что для того, чтобы обеспечить зимовщиков, потребуется слить с самолётов 2 тонны горючего. М.В. Водопьянов, шутя, предложил слить бензин с одного самолёта в остальные, а пустую машину оставить на полюсе. Но эта «идея» очень понравилась И.Д. Папанину, который сразу вознамерился оборудовать в фюзеляже брошенного самолёта склад и баню. М.И. Шевелёву и А.Д. Алексееву с трудом удалось отговорить инициаторов от этого варианта. В итоге *«Высший совет» постановил, – вспоминал В.И. Аккуратов, – передать часть бензина с нашего самолёта и самолёта Алексеева Водопьянову и Молокову для их гарантированного возвращения с полюса на остров Рудольфа. А нам предписывалось произвести посадку на неведомую льдину на полпути к острову и ждать самолёт с топливом. Механики поделили бензин...»*

Затем одна за другой грузные машины взлетали и ходили по кругу. Когда поднялась последняя «Авиаарктика» И.П. Мазурука, все они выстроились в колонну и ушли за горизонт.

Было пасмурно, но самолёты легко пробили облака и взяли курс на о. Рудольфа. Как и условились, на 84-м градусе А.Д. Алексеев получил разрешение у М.И. Шевелёва уйти на посадку, а И.П. Мазурук доложил, что остатка горючего ему должно хватить до авиабазы. Заместитель руководителя экспедиции, начальник УПА ГУСМП пошёл ему навстречу.



257.

Начальник дрейфующей станции И.Д. Папанин и лётчик самолёта Н-169 М.И. Козлов.

Машина Н-172 вышла из общего строя, начала снижение и вскоре скрылась в облаках. Летевший с экипажем А.Д. Алексеева, М.И. Шевелёв вспоминал: *«Операция возвращения с полюса была довольно сложная, не хотелось допускать дополнительный риск...*

Небо голубое. Рудольф даёт хорошую погоду. Но чем ближе к цели, тем больше стала портиться погода. Оказалось, синоптики ошиблись. Надо было выбирать посадку несколько раньше, пока небо ещё не совсем затянулось. Но там, куда мы подошли, началась сплошная облачность. Наш бортмеханик сообщил, что топлива осталось на 40 минут, надо нырять в облака.

Выскочили из облачности на высоте примерно 100 метров. Выбрали более или менее подходящее место, бросили на него дымовую шапку, чтобы потом развернуться и зайти на неё. Но видимость была плохая, потеряли место, и вышли на него под углом. Сели, пробежали немного, но удары на лыжи были сильные. И как только машина остановилась, я кубарем скатился вниз и бегом к лыжам. И чудо! Лыжи и шасси были целы».

Остальные самолёты продолжили горизонтальный полёт. Остров Рудольф был закрыт туманом, но, к счастью, вершина купола с аэродромом оказалась открытой, и первые два самолёта Н-170 и Н-171 М.В. Водопьянов и В.С. Молокова совершили успешные посадки.

Труднее пришлось АНТ-6 Н-169 И.П. Мазурука. Как рассказывал впоследствии его штурман В.И. Аккуратов: *«Летим над облаками, подбираем наиболее выгодный режим работы моторов, изредка выключаем один из четырёх.*

Мы с Шекуровым рассчитали, что бензина в баках может в обрез хватить до Рудольфа – ведь обратно идём налегке. Помог попутный ветер...

Очень смелое и рискованное решение – летим на остатках горючего над морем, почти над чистой водой. По мере приближения к острову напряжение в экипаже возрастает, хотя все пытаются это скрыть.

Самолёт ещё в воздухе, а бензина уже практически нет. Второй пилот М.И. Козлов не выдерживает, кричит мне: «Ты с ума сошёл! Погибнем! Утонем! Почему не сели, как Алексеев?»

Долетели и прямо без захода на посадку сели на ближайший ледник. Моторы остановились сами – горючее кончилось. На стоянку наш многострадальный, но выдержавший все испытания самолёт тащил трактор...

Для доставки бензина в лагерь А.Д. Алексеева, который, как и было обусловлено ранее, тот обосновал на 85-м градусе северной широты, с о. Рудольфа отрядили всё тот же основной самолёт-разведчик Н-166 П.Г. Головина. Однако взлететь ему удалось только через два дня, когда установилась погода. За это время экипаж Н-172 сумел срубить торосы на своей льдине и подготовить взлётную полосу. П.Г. Головин успешно сел возле одиночной палатки, помог «алексеевцам» перекачать доставленный бензин, и оба самолёта перелетели на авиабазу. Теперь вся воздушная «эскадра» оказалась в сборе, и на 15 июня был назначен вылет самолётов в Москву.

М.И. Шевелёв вспоминал: «...Мы возвращались домой. Прилетев в Архангельск, сели на острове Ягодники, потому что ни один аэродром в Архангельске наши большие самолёты принять не мог. Вдруг меня вызвали к телефону в неподалёку расположенный дом отдыха и соединили с Москвой. Мой заместитель Жигалев сообщил, что нам приказано прибыть в Москву 25 июня и ровно в 17 часов быть на Центральном аэродроме. Я взвёл: «Товарищи, вы что, с ума сошли?» В чём дело, я ведь не знал. Объясняю, что во всех двигателях на самолётах снято всё охлаждение, наоборот, они отеплены. Отопление можно содрать, но охлаждение у двигателей очень слабое – ведь мы рассчитывали на полюс. А жарница в Москве в то лето была невероятная, более 30 градусов (ночью в Архангельске было больше 20 градусов), двигатели перегреются, самолёты начнут падать.

Жигалев ничего не хотел слушать. Я спросил, в чём дело? Почему надо лететь в самое неподходящее время? Ничего не объясняет, требует без разговоров прибыть в 17 часов. Еле выпросил разрешение ночью перелететь в Калинин, отдо-



258.

М.В. Водопьянов и
И.Т. Спиринов после
посадки самолёта Н-170
на дрейфующую льдину
возле Северного полюса

хнуть и потом к 17 часам лететь в Москву. За час дойдём, машины выдержат.

Так и сделали. Перелетели в Калинин, немного отдохнули и пошли с таким расчётом, чтобы минут десять было в запасе... На подходе вдоль всего шоссе были видны какие-то небольшие кружки – я не мог понять, что это такое. Оказалось, что это стояли милиционеры, а кружки – это их фуражки.

Чтобы точно попасть на бетонную полосу, надо было развернуться над Тишинской площадью. О точном попадании на бетонную полосу было строгое предупреждение. Её сделали совсем недавно, а по бокам был свежий грунт. Только что прошёл дождь, грунт немного промок и наши тяжёлые машины там бы застряли. Сели все хорошо. Один Паша Головин на Р-6 сорвался с полосы и застрял, но остальные самолёты проскочили мимо него по бетону.

Зарулили, как нам скомандовали, в самый дальний угол полосы, остановились. Увидели, что к нам мчатся открытые машины, очевидно, линкольны – своих таких тогда не было. На каждом на подножке охрана. Предложили ехать сейчас же к трибунам – в противоположный конец аэродрома. Мы, было, заикнулись, что, мол, дали бы хоть переодеться, мы же в рабочем виде, причём одеты легко. На мне вообще были трусы и комбинезон. Слушать ничего не хотели – в машины и к трибунам!

Когда подъехали, нас тут же хотели вести на трибуну, где уже было всё правительство. Но оттуда прибежал военный и сказал, что товарищ Сталин предложил нам сначала подойти к семьям, потому что они очень переволновались.

Мы поздоровались с родными – и на трибуну. Встречал там сам Сталин, со всеми расцеловался, потом остальные члены Политбюро тоже расцеловались с нами по очереди...

Мы были в несколько ошалелом состоянии, потому что попали, как говорится, с корабля на бал. Усталые, потные, не выспавшиеся... Но слова Сталина, что мы молодцы – запомнились. Нас тут же потащили в Кремль, посадили в машины с членами семей. Кое-кто пытался обратить внимание на то, что неприлично же в таком виде появляться в Кремле! Но возражений не послушали. Мы, конечно, не ожидали такой встречи: ведь это был единственный раз, когда Сталин сам приехал встречать. Вдоль улиц, по которым мы ехали, на домах повторялись семь больших портретов первых Героев Советского Союза.

И вот мы, как были, появились на приёме в Георгиевском зале. Столы были накрыты, стояли бутылки с разными винами, фрукты, деликатесные закуски. Начали читать Указ о присвоении званий Героя Советского Союза. Каждый должен был встать и с рюмкой подойти к столу, где сидели члены правительства...»

Указ ЦИК СССР о награждении участников высокоширотной воздушной экспедиции «Север» был подписан 27 июня 1937 года. Согласно ему, звания Герой Советского Союза были удостоены: шесть авиаторов (в том числе пять из Полярной авиации) – А.Д. Алексеев, М.С. Бабушкин, П.Г. Головин, И.П. Мазурук, И.Т. Спирин и М.И. Шевелёв, а также И.Д. Папанин и О.Ю. Шмидт (Э.Т. Кренкель, Е.К. Фёдоров и П.П. Ширинов получили ордена Ленина, а звание Героев Советского Союза – только по окончании дрейфа 22 марта 1938 г.).

Ещё два полярных лётчика Герои Советского Союза М.В. Водопьянов и В.С. Молоков были отмечены вторым орденом Ленина. Кроме них такие же ордена получили ещё 11 авиаторов: Ф.И. Бассейн, Н.М. Жуков, Я.Д. Мошковский, С.А. Иванов, Н.Л. Кекушев, В.Л. Ивашина, Н.Н. Стромиллов,

259.
*Хорошая погода –
хорошее настроение.*

*Слева направо:
В.С. Молоков,
О.Ю. Шмидт,
М.В. Водопьянов,
А.Д. Алексеев*



Г.К. Орлов, А.А. Ритслянд, К.Н. Сугробов, Д.П. Шекуров, а также парторг А.А. Догмаров.

Ещё 11 авиаторов были отмечены орденом Красная Звезда: В.И. Аккуратов, А.С. Волков, В.Г. Гинкин, В.Н. Гутовский, Л.Г. Крузе, К.И. Морозов, П.П. Петенин, В.Д. Терентьев, Д.А. Тимофеев, С.К. Фрутецкий и И.Д. Шмандин. Такие же ордена получили синоптик экспедиции Б.Л. Дзердзеевский и кинооператор М.А. Трояновский.

Бортмеханик Я.В. Брезин, штурман-радист Л.М. Рубинштейн, а также техник И.Г. Кистанов, связист, военинженер 3 ранга Е.Г. Радоминов и журналисты Л.К. Бронтман и Э.С. Виленский были награждены орденами Трудового Красного Знамени.

Кроме того, награждённые члены экспедиции получили большие денежные премии: по 25000 рублей – А.Д. Алексеев, М.В. Водопьянов, П.Г. Головин, И.П. Мазурук, В.С. Молоков, М.С. Бабушкин, И.Т. Спирин, М.И. Шевелёв и О.Ю. Шмидт; по 15000 рублей – кавалеры ордена Ленина, по 10000 – ордена Красной Звезды и по 5000 рублей – ордена Трудового Красного Знамени.

На чествовании героев Северного полюса в Кремле не оказалось экипажа «Авиаарктики» И.П. Мазурука. Его самолёт был оставлен на о. Рудольфа, где ещё в течение 13 месяцев нёс дежурство по охране дрейфа научной станции «СП-1» с задачей в случае необходимости прилететь на помощь к «папанинцам». Свои награды авиаторы получили только через год после окончания экспедиции.

И.П. Мазурук, вспоминая об этом выдающемся событии, писал: *«Имена советских полярников ставили рядом с именем Колумба, газеты всего мира восторженно писали о советской экспедиции на Северный полюс: «Значение её... можно сравнить только с открытием Америки и первым путешествием вокруг света». «В анналах человеческого героизма это достижение навсегда останется как одно из величайших дел всех времён и народов...»*

...Тот год оказался богатым на исторические события для авиации. Но ощутил я это, только вернувшись в Москву.

Меня приглашали на митинги, утренники, вечера. Приглашали на конференции, на съезды. Вопросов, на которые я тогда ответил, не счесть. Конечно, слава – это приятно. Но и ответственность очень большая легла на плечи. Народ наш любил, любит, и будет любить тех, кто работает в небе. А быть достойным этой любви – ох как непросто!»

В 1937 г. действительно произошёл ещё ряд событий, которые потрясли не только авиационный мир, но и всё человечество.

2.9. Кремлёвские рекорды дальности

Через четыре дня после прилёдания воздушной экспедиции О.Ю. Шмидта на Северном полюсе, 25 мая 1937 г. в Москве состоялось заседание Политбюро ЦК ВКП(б), на котором решалась судьба трансарктического перелёта. На нём присутствовали И.В. Сталин, В.М. Молотов, К.Е. Ворошилов, а также М.М.Каганович и Я.И.Алкснис. Кроме высшего руководства страны, на заседании находились приглашённые лётчики С.А. Леваневский, Г.Ф. Байдуков и В.П. Чкалов.

Накануне, вдохновлённый успехами экипажа М.В. Водопьянова, Валерий Павлович позвонил Молотову, чтобы узнать мнение Сталина о предстоящем перелёте в США. Вячеслав Михайлович поинтересовался состоянием самолёта и обещал узнать. Итогом того разговора стала встреча в кабинете главы страны.

Заседание продолжалось более полутора часов. Валерий Павлович Чкалов доложил о подготовке экипажа и о предполагаемом маршруте. При этом он ни словом не обмолвился о М.М. Громе, который в это время находился в больнице и тоже мечтал о перелёте через Северный полюс.

И.В. Сталин поинтересовался у В.П. Чкалова, не боится ли он лететь на одномоторном самолёте. В ответ лётчик не растерялся и произнёс, что *«на одном моторе – сто процентов риска, на четырех – четыреста, и поэтому он предпочитает одномоторную машину»*. Своя правда в его ответе была – ресурс двигателей тех лет составлял всего около ста часов, а отказ одного из моторов над океаном ничего хорошего не сулил.

При этом, по воспоминаниям штурмана «чкаловского» экипажа А.В. Беякова, *«Валерий Павлович увидел на его (Сталина. – Авт.) столе какую-то бумажку, взял её, пробежал глазами и с силой хлопнул ею об стол»*.

– Вот! Насколько теперь будет легче лететь! – воскликнул он.

– А вы, товарищ Чкалов, внимательно прочитали, что там написано? – спросил Сталин.

Оказывается, это была одна из первых радиোগрам от Э.Т. Кренделя с Северного полюса. Текст её был примерно такой: *«Москва, Кремль, Сталину. Докладываем о погоде...»* Сообщались данные метеонаблюдений и, в частности, говорилось: *«туман, видимость 0»*. То есть Сталин хотел обратить внимание Чкалова на то, что радоваться нечему, что погода в районе полюса не благоприятна для таких перелётов.



260.
В.М. Молотов и
С.А. Леваневский

Чкалов начал убеждать его, что, во-первых, такое бывает не всегда, а, во-вторых, полёт будет проходить выше облаков... В общем, он, как всегда, сумел убедить вождя...»

Затем И.В. Сталин спросил С.А. Леваневского, на чём тот собирался лететь в Северную Америку. В ответ он сказал, что не знает. В разговор вмешался Ворошилов, который обратился к Г.Ф. Байдукову и предложил тому отдать Сигизмунду Александровичу опытный бомбардировщик. Климента Ефремовича горячо поддержал глава страны, приказав Г.Ф. Байдукову показать новый самолёт.

Позже, 2 июня 1937 г., в газете «Правда» В.П. Чкалов поделился с читателями другими подробностями совещания в Кремле: *«Товарищ Сталин, увидев входящего в зал Алксниса, весело сказал ему:*

– Ведь вот, что с ними поделаешь, хотят через полюс в Северную Америку лететь. Ваше мнение?

– По моим сведениям, товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков готовы к полёту. По-моему, полёт можно разрешить, – заявил товарищ Алкснис.

Наступил решающий момент. Сталин, задав несколько вопросов, немного задумался, а потом сказал:

– Я – за».

В результате заседания было принято следующее постановление Политбюро: *«1. Разрешить тт. Чкалову, Байдукову и Белякову беспосадочный перелёт Москва–Сан-Франциско через Северный полюс (на самолёте АНТ-25). Перелёт отнести на июнь-июль 1937 года. Обязать т. Чкалова и весь экипаж в случае какой-нибудь неувязки и опасности в полёте сделать посадку до Сан-Франциско, в одном из городов Канады или Северной Америки.*



261.
*Герой Советского Союза
В.П. Чкалов*

2. Предрешить перелёт т. Леваневского через Северный полюс в Америку на самолёте ДБА-бис (Болховитинова), приурочив полёт к июлю-августу».

Через несколько дней из госпиталя после планового обследования вышел М.М. Громов. Зная о состоявшемся решении, он тут же вторично обратился к Сталину с просьбой принять его по вопросу о полёте на побитие рекорда дальности. 11 июня его вызвали в Кремль. На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) присутствовали И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов, В.М. Молотов, нарком оборонной промышленности М.Л. Рухимович, заместитель председателя СНК В.И. Межлаук, руководитель авиапрома М.М. Каганович, начальник ВВС Я.И. Алкснис, авиаконструктор А.Н. Туполев и ряд других ответственных лиц.

М.М. Громов смог рассеять сомнения присутствующих в возможности достичь юга США через Северный полюс и установить мировой рекорд дальности. Тем более что ему предшествовала двухгодичная подготовка экипажа. При этом он оговорил порядок вылетов самолётов РД: первым взлетает экипаж В.П. Чкалова, а через полчаса с той же полосы – его.

Выяснив состояние здоровья М.М. Громова, И.В. Сталин согласился с его планом перелёта. В постановлении Политбюро было записано: «...Разрешить полёт экипажу в составе Громова, Юмашева и Данилина по маршруту Москва–Северный полюс–США одновременно с полётом тт.Чкалова, Байдукова и Беякова».

Таким образом, окончательное решение о трансарктических перелётах, к которым каждый из лётчиков шёл долгим и тернистым путём, было принято.

...Ещё в июне 1936 г., когда шла подготовка к сверхдальному перелёту, на совещании представителей лётного состава ВВС и авиапромышленности в Кремле В.П. Чкалов в разговоре с наркомом тяжёлой промышленности Г.К. Орджоникидзе и И.В. Сталиным попросил их дать его экипажу возможность совершить перелёт через Северный полюс. На что, по воспоминаниям Г.Ф. Байдукова, глава страны произнёс своё решающее слово: «Ваше письмо мы читали. Конечно, совершить такой перелёт через полюс – большое дело, имеющее важный политический характер. Но сегодня нам нужен беспосадочный полёт из Москвы в Петропавловск-на-Камчатке, – и, касаясь мундштуком горла, добавил: – Вот так нам нужен».

Так появился совершенно новый, неожиданный и, как оказалось в дальнейшем, тренировочный маршрут, большая часть которого проходила через Заполярье: Москва–остров

Виктория–Земля Франца-Иосифа–Северная Земля–бухта Тикси–Петропавловск-на-Камчатке (ныне Петропавловск-Камчатский). При общей протяжённости в 9,5 тыс. километров на Арктику приходилось около 4 тыс. километров. Учитывая военно-политическую активность Японии на Дальнем Востоке, можно было по достоинству оценить дальновидность советского руководства, стремившегося показать своему ближайшему «беспокойному» соседу возросшую мощь своих ВВС.

Перелёт по «сталинскому маршруту» (такая надпись появится позже на фюзеляже самолёта РД-2) начался рано утром, в 5 часов 45 минут, с бетонной дорожки Щёлковского аэродрома 20 июля 1936 года. Но 22 июля, из-за исключительно сложных метеоусловий, В.П. Чкалов вынужден был прекратить полёт. Самолёт с трудом приземлился на о. Удд (ныне – о. Чкалов) в Сахалинском заливе. За 56 часов 20 минут экипаж преодолел расстояние в 9374 километра.

После постройки полосы 2 августа РД-2 покинул остров и перелетел в Хабаровск, а 10 августа с остановками в Чите, Красноярске, Омске, Свердловске и Казани долетел до Москвы. Самолёт и экипаж полностью подтвердили возможность осуществления полёта через Северный полюс, за что все лётчики были отмечены высоким званием Героя Советского Союза.

Необходимо подчеркнуть, что ранее на заседании Правительственного комитета по дальним перелётам, размещавшегося в здании Центрального аэродрома, уже обсуждался вопрос: в каком направлении лететь за рекордом? Отрезок дуги длиной 13 тыс. километров на территории страны не помещался, надо было уходить за рубеж. Наиболее реальным казался перелёт через Африку в Южную Америку: здесь по всей трассе преобладала устойчивая хорошая погода, и не было значительных горных хребтов. Второй вариант – через



263.
*Маршрут рекордного
перелёта АНТ-25
экипажа В.П. Чкалова
в 1936 году*

264.
Самолёт АНТ-25
на о. Удд



Европу в Нью-Йорк, третий – в Австралию, четвёртый – от Хабаровска через СССР до Парижа. Проработка всех этих маршрутов требовала много времени, подбора полётных карт и согласований.

На заседании Политбюро утвердили маршрут в Южную Америку. Здесь большую помощь обещали оказать французы, у которых имелись облётанные воздушные линии в Африке и Южной Америке.

Но экипажи В.П. Чкалова и М.М. Громова автономно, не советуясь друг с другом, выбрали для себя маршрут сверхдальнего перелёта в Америку через Северный полюс. К тому же через него стремился пролететь в США и С.А. Леваневский (неудачная попытка 3 августа 1935 г.).

Подготовка вошла в решающую стадию, когда один из главных участников «рекордной гонки» М.М. Громов попал в госпиталь с язвенным кровотечением. Врачи на год отстранили его от полётов.

В это время «чкаловцы» продолжали упорно пробивать свою идею дальнего перелёта через Северный полюс. Письмо Сталину с просьбой разрешить перелёт в 1936 году экипаж написал, как только улеглись страсти после возвращения с о. Удд. Но оно осталось без ответа. Тогда начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис устроил лётчикам встречу с председателем Президиума ЦИК СССР М.И. Калининым, который посоветовал им съездить на отдых в Сочи, откуда недалеко до дачи И.В. Сталина возле Мацесты.

Как вспоминал Г.Ф. Байдуков: *«Мы послушались Михаила Ивановича и поехали с семьями в Сочи. Вскоре туда же приехал Калинин. С его помощью мы оказались на небольшой деревянной даче Сталина, где нас хорошо встретили. Однако просьба разрешить в 1937 году полёт в США через полюс повисла в воздухе. Сталин отвечал, что полёт через полюс хорошо, но предварительно надо овладеть этим полюсом, чтобы оттуда нам могли дать метеорологические данные,*

и до высадки специалистов на льды полюса наш полёт состояться не может...

Вернувшись в Москву, мы съездили к Отто Юльевичу Шмидту, который внёс полную ясность, рассказав о предполагающейся высадке на Северный полюс Папанина, Фёдорова, Ширшова и Кренкеля, для чего он с Водопьяновым готовит большую экспедицию к весне 1937 года».

Несколько иначе преподнёс эпизод встречи с вождём А.В. Беляков:

«Здесь меня осенила мысль. Сталин упирает на то, что мы не будем знать погоду. Но мы уже тайком знали, что Главсевморпуть будет готовить экспедицию на самолётах для высадки на Северном полюсе. Вот тогда-то информация о погоде будет обеспечена. И я обратился к Сталину:

– Мы знаем, что полярники готовят высадку станции на Северном полюсе. Можно ли надеяться, что после этого нам будет дано разрешение на полёт в Америку?

Сталин помолчал, а затем неожиданно для нас сказал:

– Мне об этой экспедиции ничего не известно».

Чтобы узнать поточнее о сроках полёта УПА ГУСМП на Северный полюс, В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков съездили к М.В. Водопьянову. Но, тот ответил уклончиво: *«Если так много зависит от нас, то, думаю, ждать вам осталось не долго. Только я вам ничего не говорил...»* – писал он в своих воспоминаниях.

В ноябре 1936 г. на аэродроме Ле-Бурже под Парижем состоялась 15-я Международная авиационная выставка. На неё послали три самолёта, которые могли бы удостоверить достижения СССР в авиации. В.П. Чкалову поручили доставить туда РД-2, получивший большую популярность после перелёта на Дальний Восток, а М.М. Громову – пассажирский АНТ-35, испытания которого он только что завершил; третьим натурным экспонатом стал истребитель И-17 конструкции Н.Н. Поликарпова, в испытаниях которого участвовал В.П. Чкалов.

К тому времени стало известно, что Аргентина и Бразилия отказали СССР в пролёте советских самолётов над их территориями. Южноамериканский вариант сверхдальнего перелёта был закрыт.

Во время авиасалона чкаловский и громовский экипажи жили в одной гостинице и часто общались. Вот что вспоминал об этом М.М. Громов: *«Вечером мы с Чкаловым вели беседы о перелёте через Северный полюс. Пришли к обоюдному согласию лететь на двух самолётах и, конечно, просить об этом Сталина, так как в подобных вопросах последнее слово оставалось всегда за ним».*



265.

Герой Советского Союза
М.М. Громов

Вернувшись в Союз, в конце года М.М. Громов написал письмо И.В. Сталину с просьбой разрешить ему перелёт через Северный полюс. Таким образом, уже три известных лётчика, Героя Советского Союза высказали желание лететь одним маршрутом...

И только, когда на Северном полюсе была открыта дрейфующая станция, глава страны дал разрешение на перелёт В.П. Чкалову, М.М. Громову и С.А. Леваневскому. К этим событиям уже были готовы и полярники на СП-1, и зимовщики на многочисленных северных советских островах, которым надлежало обеспечивать самолёты-рекордсмены метеосводками, радиосвязью и одновременно выступать в роли спортивных комиссаров Международной авиационной федерации (ФАИ).

Самолёты РД были оборудованы новыми солнечными указателями курса, изготовленными по замыслу и расчётам сотрудника НИИ ВВС Л.П. Сергеева. С их помощью экипажи имели возможность точно выдерживать заданный курс в тех районах Арктики, где магнитные компасы отказывали или давали большие ошибки. Кроме того, в США были закуплены радиополукомпасы «Файрчайльд», позволявшие по пеленгам на мощные широковегательные радиостанции СССР, Швеции, Канады и Соединённых Штатов определять местоположение самолётов. На машины установили и современные по тем временам приёмо-передающие радиостанции «РД», обеспечивавшие радиосвязь в необходимых диапазонах.

Были определены наземные радиостанции, с которыми экипажи должны были держать связь, их данные и позывные. Отработана система приёма бортовых радиogramм в Америке и их передачи в СССР. На о. Рудольфа, где остался зимовать экипаж «Авиаарктики» И.П. Мазурука, заработал радиомаяк, который должен был вести РД от острова до полюса. Появились и некоторые данные о радио- и светомаяках по маршрутам сверхдальних перелётов в США. От «папанинцев» регулярно, три раза в день, стала поступать синоптическая карта погоды всего Северного полушария, включая район Северного полюса.

Вот что писал по этому поводу в дневнике участник СП-1 Е.К. Фёдоров: *«На следующий день (12 июня 1937 г. – Авт.) получили важное и очень обрадовавшее нас известие. Чкалов полетит из Москвы через полюс в Соединённые Штаты. Вот это здорово! Мы знали, что этот маршрут был задуман ещё два года тому назад, но правительство отложило его до устройства нашей станции. Сведения о погоде отсюда были очень существенны – можно сказать, имели решающее значение для выбора времени полёта. В связи с*

этим введён «Экватор» – такой порядок, когда работа всей радиостанции и все метеонаблюдения полярных станций подчинены задаче обслуживания полёта. Для этого введено специальное расписание. Вся прочая переписка сокращена до минимума. Нам предстоит непрерывно следить за самолётом – держать радиосвязь и давать метео начиная с двадцатого часа полёта».

Через четыре дня напряжённого дежурства Евгений Константинович напишет: «16 июня. 06 часов... Надо кончать съёмку льдины, да всё некогда. Скорее бы уж Чкалов летел, перейдём тогда на два срока связи, и будет легче».

18 июня перед восходом солнца первым стартовал со Щёлковского аэродрома в Москве экипаж РД-2 «N0-25» в составе: В.П. Чкалов – командир, первый пилот, Г.Ф. Байдуков – второй пилот и одновременно сменный штурман-радист, А.В. Беляков – штурман самолёта.

Вылет же самолёта М.М. Громова был перенесён на несколько дней позже ввиду необходимости замены мотора. Условия парижской договорённости и обещания И.В. Сталина соблюсти не удалось. Вот что вспоминал об этом С.А. Данилин: «Оба экипажа были готовы. Но неожиданно был снят двигатель с самолёта Громова (чьё это было распоряжение – осталось неизвестным) и переставлен на самолёт Чкалова. Экипажу Громова предоставлялся другой двигатель. Но над ним надо было ещё работать. Совместный старт состояться не мог».

На рубеже следующего дня – 19 июня экипаж В.П. Чкалова по радиомаяку определил, что самолёт вышел на меридиан о. Рудольфа, где дежурил воздушный корабль Н-169 в готовности при необходимости оказать любую помощь. Кроме того, его командир И.П. Мазурук и штурман В.И. Аккуратов выполняли функции спортивных комиссаров.

Но вскоре связь с самолётом прервалась. Как вспоминал ведущий инженер Института связи РККА Л.Л. Кербер, занимавшийся установкой, испытанием бортового оборудования и обучением работе на нём экипажей, «оказалось, что Беляков, человек довольно бестолковый в обращении с радиоаппаратурой, неуклюже шевелясь во время своего дежурства, оборвал провод, соединяющий антенну с передатчиком, и, естественно, связь прекратилась. К счастью, сменивший его на радиовахте Байдуков быстро определил причину неполадки и связь возобновилась».

В 4 часа 15 минут по Гринвичу, по данным штурмана, самолёт РД-2 достиг района Северного полюса на широте 89 градусов. Вот как описал этот момент в своём дневнике радист СП-1 Э.Т. Кренкель: «19 июня. Самолёт хорошо



266.

М.М. Громов,
С.А. Данилин,
А.Б. Юмашев у своего
самолёта-рекордсмена
накануне старта

слышен на волне 25 метров. Иногда слышимость пропадает – самолёт работает на коротких волнах и попадает в мёртвые зоны. Наблюдение веду непрерывное.

Утром зашёл на кухню. Вдруг Папанину послышался шум мотора. Я и Женя решили, что это ветерок гудит в трубах палатки, но всё-таки наружу вышли. Оказывается, действительно шумит мотор.

Чкалов пролетал над облаками, над нами. Сообщил, что погода отличная. Пролетел он восточнее нас. Мы дико ругались и проклинали низкую облачность и снегопад, которые скрыли от нас самолёт.

При ясной погоде Чкалов наверняка увидел бы лагерь и сбросил нам свежие газеты. Не вышло.

Постепенно гул замолк, удаляясь на север. Прямой связи с самолётом не было. Мысленно мы пожали руки нашим героям-лётчикам и от всего сердца пожелали им счастливого пути. Мы, самые северные советские люди, можем подтвердить, что краснокрылый самолёт пролетел над Северным полюсом.

Вскоре все полярные рации перестали слышать самолёт.

Последним сообщением был рапорт экипажа товарищу Сталину...»

«Москва, Кремль, Сталину.

Полюс позади. Идём над Полюсом неприступности. Полны желанием выполнить Ваше задание. Экипаж чувствует себя хорошо. Привет.

Чкалов, Байдуков, Беляков».

20 июня, не долетев до американского города Сан-Франциско почти полторы тысячи километров, самолёт РД-2 приземлился в Ванкувере на военном аэродроме Пирсон-Филлд. Экипаж В.П. Чкалова установил авиационный мировой ре-



267.
Встреча экипажа
М.М. Громова в США.
Июль 1937 г.

корд дальности – за 63 часа 16 минут покрыл расстояние в 8582 километра, из них около 6000 – над океанами и льдами. Путь между материками сократился почти вдвое.

Президент США Ф.Д. Рузвельт в своей телеграмме послу СССР А.А. Трояновскому писал: *«Я узнал с величайшим удовлетворением об успешном завершении первого беспосадочного перелёта из Советского Союза в Соединённые Штаты. Мастерство и смелость трёх советских лётчиков, которые так блестяще выполнили исторический подвиг, заслуживает величайшей похвалы. Прошу Вас, пожалуйста, передайте им мои самые горячие поздравления».*

В качестве премии за очередной рекорд советское правительство приобрело в США для членов экипажа В.П. Чкалова три новейших «паккарда». Самолёт «N0-25» в разобранном виде погрузили на пароход и отвезли на родину.

После успешного трансполярного перелёта «чкаловцев» наступила очередь «громовского» экипажа. На самолёт РД-1 «N0-25-1» поставили новый двигатель, однако конкретных рекомендаций и информации об особенностях полёта от В.П. Чкалова не поступило. Сталин вызвал в Кремль и детально опросил пилотов. М.М. Громов подчеркнул, что при соблюдении прямолинейности маршрута можно рассчитывать на рекордный по дальности результат. Вождь дал «добро» на вылет.

25 июня в 0 часов 30 минут Е.К. Фёдоров записал в дневнике: *«Пишу против обыкновения за столом. Тогда, 23 июня, телеграмма была действительно интересная. Оказывается, через нас в США собирается лететь Громов. Над нами он поворачивает, и ему нужна заверка. Янсон из ОСОАВИА-ХИМа назначил меня здешним спортивным комиссаром. Во какая честь».*

Прислали форму акта. Мы всполошились, чуем письма и газеты. Уж если лётчикам надо быть уверенными, то найдут. Разговариваем главным образом об этом. Доходят известия о Чкалове. Большая ему честь и у нас, и в Америке, и по делам».

12 июля на рассвете, в 3 часа 23 минуты, точно такой же самолёт РД с экипажем в составе: подполковник М.М. Громов – командир, первый пилот, майор А.Б. Юмашев – второй пилот и инженер С.А. Данилин – штурман и одновременно радист стартовал со Щёлковского аэродрома и взял курс на север.

Маршрут его полёта в отличие от чкаловского проходил не прямо на полюс через Белое море и Кольский полуостров, а восточнее на о. Колгуев и Новую Землю, где находились спортивные комиссары, которым надлежало зафиксировать рекорд.



268.
*Маршруты дальних
перелётов советских
лётчиков*

В 10 часов 32 минуты «N0-25-1» прошёл над посёлком Гусиный, расположенным на о. Колгуев, и сбросил первый выпел. Через полтора часа самолёт достиг Новой Земли и сбросил второй выпел над зимовкой Кармакулы.

В 18 часов 25 минут РД-1, ведомый по радиосигналам маяка, достиг о. Рудольфа. Но увидеть его экипажу не удалось – остров был закрыт плотной и низкой облачностью. Однако ещё на подходе к нему лётчики получили с земли сводку погоды – впереди атмосферный фронт.

Мощный циклон пришлось преодолевать вслепую почти два часа на высоте 4500 метров, испытывая значительное обледенение.

Кончились первые сутки. В 0 часов 14 минут по Гринвичу «N0-25-1» пролетел над «крышей мира». На Северный полюс вышли в расчётное время, на 3 часа 18 минут быстрее экипажа В.П. Чкалова. Но в этот раз дежуривших на

льдине «папанинцев» ждало разочарование. Е.К. Фёдоров свидетельствовал: *«14 июля. 20 часов... Вчера утром Громов пролетел в Америку, минуя нас. Вот как я написал об этом в «Комсомольскую правду»:*

«Целый день 12-го числа выводили на снегу громадный жёлтый круг, чтобы сделать более заметным наш лагерь с самолёта. По пояс проваливаясь в жидком снегу, тащили на нарте бидон с краской, усердно разбрызгивали её вениками. Однако условия погоды в нашем районе помешали самолёту завернуть сюда. С глубоким удовлетворением узнали о завоевании экипажем Громова двух мировых рекордов для нашей страны...

26 августа. 08. ... Очень приятно было помочь подвигам экипажей Чкалова и Громова, которые, как писал Ломоносов, «презрев угрюмый рок», меж льдами путь проложили на восток и ими «досягнула в Америку» наша держава».

14 июля самолёт достиг американского города Лос-Анджелес (на 600 километров южнее Сан-Франциско), но сесть смог только в 14 часов 40 минут в пригородном посёлке Сан-Джасинто, улучшив показатели экипажа В.П. Чкалова: 10148 километров за 62 часа 17 минут. Это был абсолютный мировой рекорд дальности полёта по прямой без посадки и превзошёл на тысячу километров прежний, принадлежавший французам Кодосу и Росси во время их перелёта из Нью-Йорка в Сирию. При этом в баках РД-1 «N0-25-1» ещё оставалось горючего на полторы тысячи километров, но не существовало договорённости на пересечение американо-мексиканской границы.

В беседе с корреспондентом американской газеты «Вашингтон ивнинг стар» М.М. Громов подчеркнул: *«Мы доказали возможность трансполярных перелётов. Мы доказали то, во что наши учёные давно верили, – мы доказали, что Арктика является кратчайшим и наиболее практичным путём между двумя материками».* К словам командира С.А. Данилин добавил: *«Наш полёт – это кульминационный пункт всей той работы по исследованию и научному освоению Севера, Арктики, которая проводилась в нашей стране в продолжение свыше пяти лет».*

Москвичи торжественно встречали героев-лётчиков на площади Белорусского вокзала. В их честь был устроен приём в Большом Кремлёвском дворце. А.Б. Юмашеву и С.А. Данилину присвоили звание Героя Советского Союза, М.М. Громов, уже имевший это звание, был награждён орденом Ленина. ФАИ удостоила лётчиков-рекордсменов своей высшей награды – медали Анри де Лаво. В истории советской авиации это произошло впервые. Только через

25 лет такую же награду получит советский космонавт №1 Юрий Гагарин – за первый полёт в космос.

Так в рамках осуществления долгосрочной программы руководства СССР по освоению Арктики полярники и авиаторы ГУСМП обеспечили сверхдальние рекордные перелёты через Северный полюс в США и завоевание престижа страны.

12 августа 1937 г. наконец-то настал черёд полярного лётчика С.А. Леваневского. Его экипаж в составе второго пилота Н.К. Кастанаева, штурмана В.И. Левченко, бортрадиста Н.Я. Галковского, бортмехаников Н.Н. Годовикова и Г.Т. Побежимова должен был пролететь на новом самолёте ДБ-А «Н-209» (дальний бомбардировщик конструктора В.Ф. Болховитинова, построенный на 22-м авиазаводе и проходивший госиспытания) по маршруту Москва–Северный полюс–Фэрбенкс (Аляска, США), затем заправиться и продолжить путь до Нью-Йорка.

Как вспоминал штурман Полярной авиации В.И. Аккуратов: *«Перелёт экипажа Сигизмунда Леваневского на тяжёлом, многомоторном воздушном корабле «СССР Н-209» конструкции В.Ф. Болховитинова должен был не только установить рекорд для подобного класса самолётов, но и доказать возможность транспортно-пассажирского сообщения по кратчайшему пути из Москвы в Америку. На борту самолёта были товары, но не для коммерческих целей, а как дар американскому народу: сибирские дорогие меха, чёрная икра, сувениры советских умельцев, специально отпечатанные по этому случаю почтовые марки».*

Накануне старта, 14 мая, в целях получения более полного представления о возможностях опытного экземпляра Г.Ф. Байдуков с Н.К. Кастанаевым выполнили на нём перелёт по маршруту Москва–Мелитополь–Москва с грузом в 5 тонн.

Вылет самолёта Н-209, раскрашенного в любимые цвета С.А. Леваневского – красный и синий (цвета его фамильного герба), состоялся с того же Щёлковского аэродрома в 18 часов 15 минут вечера. Расчёт был на то, что в Фэрбенкс экипаж прилетит в дневное время.

В полночь на 13 августа машина прошла над Белым морем, но при подходе к Земле Франца-Иосифа попала в мощную облачность. Опасение обледенения заставило пилотов забраться на предельную высоту.

В.И. Аккуратов, находившийся в то время на дежурстве в составе экипажа И.П. Мазурука на о. Рудольфа, вспоминал: *«... Мы являлись спортивными комиссарами по контролю за пролётом через наш район экипажей Чкалова, Громова и*



Леваневского, совершавших перелёты в Америку. Радисты зимовки Николай Стромилов и Борис Ануфриев непрерывно несли вахту связи с самолётом Леваневского. 13 августа в 08.30 бортрадист Галковский послал нам радиограмму: «Рудольф, я – РЛ (радио Леваневского). Дайте зону радиомаяка на север». Вскоре получили подтверждение: «Идём по маяку. Всё в порядке. Самочувствие экипажа хорошее».

В 13.40 с самолёта сообщили, что прошли полюс. Высота – 6 тысяч, температура – минус 35. Глубокий циклон. Сильнейший встречный ветер – до ста километров в час.

...Каждый мало-мальски знающий полярный авиатор понимал, что такой сезон в Арктике – не для подобных мероприятий».

Далее рассказ штурмана-зимовщика дополнили воспоминания бывшего начальника УПА ГУСМП М.И. Шевелёва:

«Накануне, перед самым вылетом, Леваневский попросил меня приехать к нему домой на прощальный ужин. Тяжёлый осадок остался после этого ужина. У всех были какие-то нехорошие предчувствия.

На рассвете он вылетел с того же аэродрома, откуда вылетали предыдущие экспедиции на РД. Я вернулся к себе в управление. Примерно в середине дня вдруг позвонили с Центрального аэродрома и сообщили, что от Леваневского

269.

Фото перед вылетом у самолёта ДБ-А.

Слева направо:

Н.Я. Галковский (радист),

Н.Г. Кастанаев

(второй пилот),

С.А. Леваневский

(командир),

Г.Т. Побежимов,

Н.Н. Годовиков

(бортмеханики),

В.И. Левченко (штурман)



270.
М.В. Водопьянов (третий
справа) с летчиками и
техниками возле своего
легендарного самолета
«Н-170» в период
поисков экипажа
С.А. Леваневского

получена телеграмма: отказал четвёртый двигатель, высота 4600, идут в облаках, сильно болтает...

Ему скомандовали снизиться до двух тысяч с расчётом, что тогда он сможет убавить мощность крайнего левого двигателя и спокойно пойдёт на двух с половиной двигателях – на этой высоте достаточно. Но тогда получалось, что в лучшем случае он дотянет до берега Аляски, и ни о каком дальнем перелёте не будет и речи. Явно в погоне за рекордом Леваневский пошёл на недопустимый для машины риск: она не могла дать того, что её насильно заставляли делать.

Когда связь оборвалась, стало ясно, что самолёт сорвался в неуправляемый режим и вряд ли удастся из него вывести... Скорее всего, имея сильный динамический удар, самолёт пробил лёд».

Позже последние радиogramмы с борта Н-209 станут публичным достоянием. Переданное с Северного полюса донесение было настораживающим: «Пролетаем полюс. Достался он нам трудно. Начиная с середины Баренцева моря, всё время мощная облачность. Высота 6000 м, температура минус 35 градусов. Стёкла кабины покрыты изморозью. Сильный встречный ветер. Сообщите погоду по ту сторону полюса. Всё в порядке».

После пролёта «вершины планеты» лётчики Н-209 взяли курс на юг по 148-му меридиану, но спустя 52 минуты

радиостанции в Тикси и Якутске приняли новое сообщение, которое было уже тревожным: *«14 ч.32 мин. Крайний правый мотор вышел из строя из-за порчи маслопровода. Высота 4600 м. Идём в сплошной облачности. Ждите...»*

Уменьшение высоты полёта нарушило качество связи, и наземные радисты смогли уловить лишь обрывки последней радиogramмы от С.А. Леваневского: *«...Невозможно работать в передней кабине... Переходим назад. Левченко, Галковский».*

Никто не знает, что произошло в тот момент на борту «Н-209». В то время РЛС не существовало, и связь с самолётом поддерживалась только по радио. Постепенно теряя высоту, ДБ-А вышел из зоны радиовидимости советских станций. На волнах «двести девятого» эфир прослушивали американские и канадские посты радиоперехвата. Контроль за их работой и связь с посольством СССР в Вашингтоне осуществлял из Сиэтла сотрудник «Амторга» Артак Вартамян. В его архиве сохранился обрывок последней радиogramмы, который удалось зафиксировать американцам.

Важно пояснить, как производилась передача радиogramм с борта самолёта. Радист передавал информацию в виде двузначного цифрового кода, каждые две цифры которого имели своё (строго определённое ещё до вылета) значение. Шифровка была короткой «48340092». 48 – предполагаем совершить посадку в... 92 – Леваневский. 3400 – до сих пор нерасшифрованный набор цифр.

Возможно, что шифром 34 был закодирован район вынужденной посадки. Согласно карте метеокодов, квадрат 34 охватывал острова канадской Арктики – Патрик, Банкс, Мелвилл и ряд других. После потери высоты самолёт летел в сплошной облачности, и установленный на нём солнечный указатель курса, как и магнитный компас, оказались бесполезными.

...Однажды С.А. Леваневский сказал: «Мне вряд ли придётся на койке умирать. Но если пробыёт мой час, я хотел бы отдать свою жизнь за нашу Советскую страну...». Он и отдал её за Советскую Родину, за Полярную авиацию!

Получив известие о пропаже самолёта С.А. Леваневского, экипаж И.П. Мазурука был готов немедленно вылететь на его поиски. Но на их телеграмму из Москвы пришёл отрицательный ответ начальника УПА М.И. Шевелёва: *«Вылет вам запрещаем. Ваша задача – обеспечение дрейфа папанинцев. Через четыре дня будем у вас тремя самолётами».*

Оказывается, созданная в Москве правительственная комиссия приняла решение срочно организовать спасательную авиабазу в западном секторе Арктики и начать поиски ДБ-А Н-209 оттуда: *«Западному сектору, опираясь*

на авиабазу остров Рудольфа и станцию «Северный полюс» т. Папанина, даны следующие указания:

1.Подготовить к вылету три самолёта АНТ-6, вернувшиеся с полюса в Москву. Эти самолёты под командованием Героев Советского Союза тт. Водопьянова, Молокова, Алексеева направляются на остров Рудольфа и оттуда в район Северного полюса.

2.Полярная станция т.Папанина будет превращена в авиабазу – исходную точку для поисков путём переброски горючего с острова Рудольфа на самолётах АНТ-6...»

Однако отряд «Авиаарктик», который опять возглавил М.И. Шевелёв, из-за сложных метеоусловий смог достичь о. Рудольфа только через месяц после пропажи самолёта С.А. Леваневского – 13 сентября. Его экипажи так торопились, что прилетели без зимнего обмундирования. Зато самолёты успели оборудовать добавочными бензобаками, а на винты – установить антиобледенители.

Чуть ранее, 22 августа, начальник ГУСМП О.Ю. Шмидт сообщил в газете «Правда», что в поисках самолёта Н-209 всего на «розыскные работы двинуто 9 больших и 6 одномоторных самолётов – вспомогательных».

В этот период четыре «папанинца» из последних сил готовили ледовые аэродромы для приёма тяжёлых самолётов.

«12-го, направляясь в США через Арктику, вылетел на четырёхмоторном самолёте Леваневский, – писал на СП-1 Е.К. Фёдоров. – 13-го он пропал. До сих пор длится напряжённое прослушивание эфира. Настроение у всех подавленное. Возможно, что спасательная экспедиция будет базироваться у нас. Если так, то за неё страшно. Самолёты с трудом будут находить нас после разведочных полётов – сейчас очень часты туманы...

...Основной темой наших разговоров было – снимут нас отсюда или нет. С одной стороны, если уж будут здесь самолёты, то нас разумно снять, ибо к тому времени мы спустимся ещё на градус к югу. А снимать ночью ледоколом, что может оказаться необходимым, – дело тяжёлое. С другой стороны, такое раннее снятие нас, в особенности учитывая катастрофу Леваневского, произвело бы неблагоприятное впечатление. Нам никак не хочется уходить отсюда...

...Восстановилась обычная погода. Температура поднялась до 0 градусов. Туман. Облаков не видно. Морось или дождь. Как скверно должно быть экипажу Леваневского, если они ещё живы. Не зная их координат, искать их будет очень тяжело...

...В последнее время наша деятельность целиком подчинена задаче спасения Леваневского.

Ведутся лишь самые необходимые научные наблюдения и радиовахты. Остальное время упорно работаем на аэродроме, расчищаем площадки на случай посадки самолётов на нашей станции. Старые площадки сильно испорчены, везде ямы, бугры. Мы уже приготовили две полосы для посадки...

Очень горько было переживать потерю Леваневского...

Только 20 сентября установилась хорошая погода, и М.И. Шевелёв направил на разведку самолёт И.П. Мазурука с тем, чтобы в случае отсутствия облачности после 84-го градуса за ним вылетел основной отряд. Но надежды эти не оправдались, и Н-169, встретив фронт, был вынужден вернуться на о. Рудольфа.

Поскольку световой день значительно сократился, руководство отряда приняло решение лететь на полюс одним самолётом Н-170 М.В.Водопьянова, переставленным на лыжи, а остальным машинам подстраховывать его на островах Земля Александры и Грээм-Белл.

«Авиаарктика» Н-170 смогла вылететь на полюс лишь 7 октября. И.П. Мазурук на Н-169 перелетел для подстраховки на о. Земля Георга. Самолёт Н-171 А.Д. Алексеева, который должен был поджидать флагмана на о. Грээм-Белл, так и не смог подняться в воздух из-за глубокого снега, в котором вязли колёса.

В условиях уже наступившей ночи М.В. Водопьянов с М.И. Шевелёвым и штурманом И.Т. Спириным достигли точки полюса и пролетели дальше, до 88-й параллели. Вначале шли на высоте 1000–1500 метров, но вскоре сплошная облачность прижала их ко льду, и тогда высота полёта порой доходила до 30–100 метров. Не обнаружив следов экипажа С.А. Леваневского, самолёт вернулся на о. Рудольфа.

Большого отряд М.В.Водопьянова сделать не смог и стал готовиться к отлёту на Большую землю, оставив позиции второму отряду Б.Г. Чухновского. Время было упущено – непреодолимой преградой стала долгая полярная ночь.

Отряд на четырёх самолётах Г-2 (АНТ-6), в который вошли экипажи Б.Г. Чухновского (Н-210), М.С. Бабушкина (Н-211), Я.Д. Мошковского (Н-212) и Ф.Б. Фариха (Н-213), стартовал из Москвы 6 октября. Эти четырёхмоторные гиганты отличались от однотипных с ними боевых ТБ-3 застеклёнными кабинами и дополнительными бензобаками, установленными в бомбовых отсеках.

Радист станции «Северный полюс» Э.Т. Кренкель писал в дневнике: *«...Самолёты летят на остров Рудольфа и оборудованы для ночных полётов. На каждом самолёте по два пилота. Среди них: Бабушкин, Мошковский, Фарих, Пивенштейн...*



271.

Штурман В.И. Аккуратов (слева) и И.П. Мазурук на борту л/п «Садко». 1937 г.

Страна ничего не жалеет, чтобы спасти людей. Лишь бы нашли Леваневского. Очевидно, самолёты будут летать всю ночь, пользуясь луной и тихой погодой...».

Минуя Вологду, второй отряд добрался до Нарьян-Мара. В Арктике уже началась зима, и наступила долгая полярная ночь. Из Нарьян-Мара самолёты взлетели на колёсах по глубокому снегу. А лыжи были приготовлены для них только на о. Рудольфа. Низкая облачность и густой туман заставили оранжевые машины приземлиться в районе Маточкина Шара. Дождавшись хорошей погоды, они взяли курс на Землю Франца-Иосифа. Купол о. Рудольфа закрывали облака, потому нырнули в единственное окошко и сели на глубокий, рыхлый снег какого-то острова. Определить местонахождение не было никакой возможности.

Вскоре завывла пурга. Лётчики поставили палатку и обложили её снежными кирпичами. За несколько дней их жильё занесло так, что оно стало походить на снежный холм. Просидели несколько дней. А когда пурга утихла и на куполе о. Рудольфа включили мощный прожектор, оказалось, что отряд находился всего лишь в десятке километров от основной авиабазы. При этом во время посадки Б.Г. Чухновский разбил свой АНТ-6.

В целом перелёт второго отряда от Москвы до о. Рудольфа занял полтора месяца – до 31 октября.

Кроме того, сюда же осенью морским путём доставили ещё два самолёта П-5 (Р-5) пилотов Б.В. Бицкого и И.С. Котова. Но в конце ноября продолжать поисковые полёты было бесполезно, поэтому было принято решение зазимовать на авиабазе о. Рудольфа, а весной 1938 г. продолжить операцию.

Интенсивно осуществлялись поиски самолёта С.А. Леваневского и в восточном секторе Арктики. 15 августа 1937 г. правительственная комиссия опубликовала по этому поводу своё сообщение: *«...По восточному сектору, со стороны Чукотского полуострова приняты следующие меры:*

1. Ледоколу «Красин», находящемуся у берегов Чукотского моря, дано приказание немедленно направиться к мысу Шмидта, где находится авиабаза Главсевморпути, взять на борт три самолёта с экипажами и горючим, направиться в район мыса Барроу на Аляске и оттуда на север, насколько позволят льды, где и служить базой.

2. Пароходу «Микоян», находящемуся в Беринговом море, приказано с полным грузом угля направиться к «Красину».

3. Двухмоторный самолёт «СССРН-2» лётчика Задкова, находящийся в бухте Нагаево, получил приказание немедленно направиться в Уэлен и оттуда к месту нахождения «Красина».

Ледокол «Красин» со звеном самолётов Р-5 Чукотского авиаотряда УПА ГУСМП в составе: командир М.Н. Каминский, пилоты Г.И. Катюхов, Д.И. Морозов, В.М. Сургучёв, Д.Ф. Островенко, механики Деннерюк и Кислицин отошёл на Аляску с мыса Шмидта 18 августа. Не найдя подходящего ледяного поля под аэродром, на разведку был направлен лёгкий У-2, пилотируемый Г.И. Катюховым. Полёт оказался неудачным, так как при посадке на маленькую площадку самолёт налетел на торос и получил повреждение. В итоге звено М.Н.Каминского участие в поисковых работах принять не смогло.

18 августа из Красноярска на Аляску вылетел опытный пилот А.Н. Грацианский на двухмоторной амфибии американского производства С-43 Н-207. Сделав промежуточные посадки на Таймыре, в Тикси, Амбарчике, на мысе Шмидта и в Уэлене, через месяц он прибыл на мыс Барроу. Используя в качестве вспомогательной базы ледокол «Красин», до 27 октября пилот сделал шесть полётов, налетав за 42 часа 10 тыс. километров. При этом попытка летать на колёсах закончилась поломкой хвостового колеса – оно провалилось под лёд. Вместо него бортмеханики приделали самодельную лыжу. Позже в Фэрбенксе её заменили на новое колесо. 18 ноября, в связи с наступлением зимы, А.Н.Грацианский прекратил поиски и вылетел в бухту Провидения, где самолёт ввиду выработки ресурса моторов был погружен на пароход «Охотск» и отправлен во Владивосток.

20 августа на мыс Барроу прилетел и экипаж В.Н. Задкова. Его гидроплан Дорнье «Валь» начал поиски через шесть дней, когда погода немного улучшилась. Выполнив четыре полёта в море Бофорта, самолёт был раздавлен льдами на стоянке около ледокола «Красин». Экипаж спасли моряки.

Поиски С.А. Леваневского вели и американские лётчики. Уже 14 августа из Фэрбенкса на поиски Н-209 летали три самолёта: Дж. Кроссонэ на «Локхид-Электра», Робинс и К. Армстед (он вместе с С.А. Леваневским в 1934 г. пытался с Аляски достигнуть лагеря челюскинцев) на «Фейрчайльде» и М. Стюарт. Они обследовали прибрежную полосу на севере, северо-востоке и в глубине Аляски, в долине реки Юкон и предгорья хребта Эндикотт. Из устья реки Маккензи вдоль северного побережья полуострова летал Р. Рэндалл. Его сведениями воспользовался Дж. Кроссон с коллегами, обследовав горные районы штата.

Аэронавигатор и исследователь Г. Уилкинс вместе с пилотом Кеньоном совершил ряд полётов от берегов Канады на новейшей большой летающей лодке «Консолидейтед»,

оснащённой современным навигационным оборудованием и обладавшей дальностью полёта более 2,5 тыс. километров. По совету Уилкинса эту машину приобрело советское правительство, а он укомплектовал экипаж, войдя в него в качестве командира. Первый поисковый вылет состоялся 23 августа, через 10 дней после пропажи С.А. Леваневского, когда вдоль северного побережья Канады установилась подходящая погода.

Затем, Г. Уилкинс совершил ещё четыре полёта: 24, 28 августа, 7 и 18 сентября, обследовав зону до 86-го градуса и налетав 10 тыс. миль. После этого поиски на летающей лодке пришлось прекратить из-за ледостава. Журналистам Г. Уилкинс заявил следующее: *«Может быть, мы летали над самолётом Леваневского, но не могли его разглядеть из-за отвратительной видимости. Все мы счастливы принять участие в розысках, так как знаем, что дело идёт о спасении замечательных людей. Мы очень сожалеем о том, что удалось сделать так мало и что пришлось вернуться»*.

В 1938 г. Г. Уилкинс ещё трижды поднимался в небо – 14,16 января и 10 марта, но безрезультатно. В общей сложности он налетал 63 тыс. километров, обследовав площадь около 58 тыс. кв. километров. А его гидросамолёт позднее перегнали в Советский Союз, где в течение двух лет на нём успешно летал экипаж И.И. Черевичного.

В поисках С.А. Леваневского участвовал и Дж. Маттерн, которого тот вывез в Америку в 1933 г. после аварии на Чукотке. Получив от советского правительства большую страховку, он совершил два вылета – из Фэрбенкса вдоль 148-го меридиана до 75-го градуса северной широты и от мыса Барроу на север до 74-го градуса.

В начале марта 1938 г., после зимовки на о. Рудольфа, заболевший начальник воздушной экспедиции М.И. Шевелёв улетел на материк с экипажем Ф.Б. Фариха. Вскоре за ними последовал экипаж И.П. Мазурука, почти год дежуривший на о. Рудольфа. По этому поводу Марк Иванович Шевелёв вспоминал: *«К весне стало ясно, что поиски идут безрезультатно. Вообще говоря, нам уже осенью 1937 года стало ясно, что машину найти практически невозможно. Тем не менее летали, чтобы успокоить совесть»*.

В конце марта поиски Н-209 С.А. Леваневского продолжились. Первым вылетел в сторону Гренландии по нулевому меридиану самолёт Я.Д. Мошковского, который обследовал район до 86-го градуса северной широты. 4 апреля этот же экипаж совершил второй вылет, достигнув Северного полюса и сбросив вымпел СССР с пакетом, внутри которого находилась залитая сургучом бутылка

с запиской с указанием даты, личного состава экипажа и цели полёта. Лётчики Б.В. Бицкий и И.С. Котов на лёгких машинах П-5 в течение двух полётов обследовали более близкие к о. Рудольфа районы. Все эти дни погода стояла хорошая, но следов членов экипажа С.А. Леваневского обнаружить не удалось. Вскоре при посадке на о. Гукера М.С. Бабушкин потерпел аварию и сломал обе ноги.

Главсевморпуть принял решение о возвращении отряда Б.Г. Чухновского на Большую землю. Собственно, половина самолётов к тому времени была разбита.

Вскоре покинул базу самолёт Я.Д. Мошковского, на борту которого находился М.С. Бабушкин. 20 мая 1938 г., взлетая после промежуточной посадки с аэродрома на о. Ягодники под Архангельском, второй пилот Глущенко не выдержал прямую, ушёл влево и не заметил свежеврытую канаву в конце полосы. Самолёт Н-212 крепко ударился о её край, после чего пробило бензобаки, бензин вспыхнул, и горящая машина рухнула в воды Северной Двины. Из 16 человек, находившихся на борту, погибли Герой Советского Союза М.С. Бабушкин, бортинженер И.И. Жутовский, бортмеханик К.А. Гурский и врач Е.М. Россельс. Остальные получили ранения.

Так нелепо погиб ещё один замечательный полярный лётчик, первым освоивший в 20-х гг. посадку на дрейфующие льды.

В середине января 1938 г., с наступлением лунных ночей возобновились поисковые работы с американской стороны. Но все они успехом не увенчались.

Ни американские, ни советские лётчики никаких следов экипажа С.А. Леваневского не обнаружили. Его самолёт исчез в бескрайних просторах Арктики. Судьба Н-209 стала очередной полярной тайной.



272.
*Потерпевший аварию
самолет АНТ-6А
Н-211. 1938 г.*



273.
Герой Советского Союза
М.С. Бабушкин

В память об отважном герое его имя было присвоено в 1937 г. речному пассажирскому теплоходу и ледокольному пароходу, а 13 августа 1938 г. приказом по ГУСМП №328 – Николаевской школе морских лётчиков Главсевморпути (бывшая школа Осоавиахима), где С.А. Леваневский преподавал лётное искусство в начале 30-х годов. Кроме того, именем Сигизмунда Александровича были названы остров в Баренцевом море и гора в Антарктиде. А имя бортмеханика Н-209 Г.Т. Побежимова посмертно было присвоено Красноярскому авиаремонтному заводу ГУСМП.

Традиция увековечивать имена знаменитых полярных авиаторов сохранилась и в дальнейшем. По этому поводу крупнейший учёный – полярник, Герой Социалистического Труда, академик АН СССР, президент Географического общества СССР Алексей Фёдорович Трёшников писал: *«Советские полярные исследования многим были обязаны капитанам и лётчикам, и, естественно, что на картах появились имена капитанов – Дубинина, Свиридова, Воронина, Белоусова, Сорокина, лётчиков – Чкалова, Чухновского, Громова, Алексеева, Козлова, Монакова...»*

Всего на карте мы найдём более двухсот географических названий в честь русских людей».

Но полоса знаменитых советских авиационных сверхдальних перелётов 30-х гг. не прервалась. Среди них особо выделялся беспосадочный полёт из Москвы через США в Канаду, совершённый на самолёте ЦКБ-30 «Москва» (прототип бомбардировщика Ил-4) экипажем в составе командира Героя Советского Союза комбрига В.К. Коккинаки и штурмана майора М.Х. Гордиенко. 28–29 апреля 1939 г. лётчики преодолели расстояние в 8 тыс. километров (6516 километров по прямой) за 22 часа 56 минут. Почти половина маршрута Москва–Новгород–Хельсинки–Тронхейм–Рейкьявик (Исландия)–мыс Фаруел (Гренландия)–Батл-Харбор, Ньюфаундленд (Канада)–Нью-Йорк–о. Мискоу (Канада) пролегла за Полярным кругом.

2.10. Ледяное дыхание триумфа

Беспримерные перелёты советских авиаторов на Северный полюс и через него в США несколько заслонили собой ряд событий, к которым также была причастна Полярная авиация.

На февраль 1937 г. был спланирован первый зимний сверхдальний перелёт, в целом повторявший летний маршрут В.С. Молокова 1935 г. (кроме заключительного участка). Для него подобрали самолёт АТН-4 (ТБ-1) Н-120. В экипаж,

возглавляемый полярным лётчиком Ф.Б. Фарихом, вошли второй пилот В.А. Пацынко, штурман-радиотехник А.П. Штепенко, бортмеханики М.И. Чагин и В.А. Демидов. В качестве пассажиров на борту полетели помощник начальника Политуправления ГСМП А.Г. Басс, спецкор газеты «Правда» Ш.И. Нюренберг (Шаров) и кинооператор Е.И. Ефимов.

В своём напутствии участникам перелёта начальник Главсевморпути О.Ю. Шмидт сказал: *«В последние три года усилия Полярной авиации были сосредоточены на двух задачах: первая – освоить воздушный путь во всех районах Севера, вторая – летать в Арктике зимой так же уверенно, как летом. Настоящий полёт Фариха имеет целью завершение обеих задач, т.е. покрыть всю Арктику, и притом зимой. Маршрут Фариха, протяжением свыше 20 тыс. километров, намеренно выбран по самым тяжёлым холодным местам Земного шара и в самое холодное время года. В особенности труден участок от Якутска до Берингова пролива. Этот арктический перелёт явится проверкой материальной части нашей авиации и качеств советских лётчиков».*

В этих словах был заключён большой практический смысл. Самолёт АНТ-4 в своё время был выдающимся достижением в авиастроении, первым в мире цельнометаллическим двухмоторным бомбардировщиком-монопланом. После исторического перелёта на нём в 1929 г. из Москвы в Нью-Йорк экипажа С.А. Шестакова его схему стали активно копировать за границей.

Поскольку с 1936 г. бомбардировщики ТБ-1 начали снимать с вооружения ВВС и передавать в ГВФ, надо было отработать методику их регулярного зимнего использования в условиях Севера. Самолёт, предназначенный для перелёта Ф.Б. Фариха, поставили на лыжи, покрытые нержавеющей сталью, оборудовали новейшими аэронавигационными приборами, надстроили над кабиной лётчиков дюралюминиевую рубку, защищавшую от встречного ледяного ветра, и установили радиостанцию. Этими переделками занимались на Смоленском авиазаводе.

9 февраля Н-120 стартовал с Центрального аэродрома Москвы и взял курс на Казань. Потом были остановки в Свердловске, Омске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Якутске, Зырянке, Анадыре. После Олёкминска спиртовой термометр, рассчитанный до минус 50 градусов, зашкалило. Поэтому главной проблемой стал запуск двигателя по утрам. В большом самоваре бортмеханики грели воду, перекачивали её ручным насосом в радиаторы, и все члены экипажа, кроме пилота в кабине, дружно натягивали резиновый амортизатор, вручную проворачивая винт. После запуска



274.

Пароход «С.А. Леваневский» в составе каравана следует по СМП



275.
Полярный лётчик
Ф.Б. Фарих на митинге
на Тушинском аэродроме.
1937 г.

один из механиков начинал стучать деревянной кувалдой по лыжам, а остальные раскачивали самолёт за хвост.

От Анадыря Ф.Б. Фарих взял курс на северо-восток, к заливу Креста, а затем круто повернул на север, в глубь Чукотки. Он решил не огибать полуостров с востока, через бухту Провидения–Уэлен, а спрямить дорогу над горами (таким маршрутом в 1934 г. летело на спасение челюскинцев звено М.В. Водопьянова).

Дальнейший путь Н-120 пролегал на запад вдоль побережья Восточно-Сибирского моря. Большую роль в обеспечении его перелёта сыграли полярные станции. Они регулярно передавали на самолёт сведения о метеоусловиях на трассе и прогнозы погоды. Так, для четырёхчасового полёта от Анадыря до мыса Шмидта синоптики давали прогнозы ежечасно в течение 18 дней.

Впереди лежало устье Лены. Штурман А.П. Штепенко вспоминал: *«Всматриваясь вдаль, вижу почти сливающееся с фоном гор тёмное пятно – селение Тикси. Суда, чернеющие на льду бухты, большой посёлок с хорошими деревянными домами – это превосходит всё то, что мы видели в пути.*

– Где же аэродром? – спрашивает меня пилот.

– Вот, – отвечаю я, обводя рукой всё пространство бухты. – Садись возле костра!

Ледяное поле и чисто, и безгранично. Опускайся, где хочешь! Тиксинцы спешат к берегу. Многие на лыжах и... велосипедах. Самолёт скользит по гладкому льду без толчков и резких покачиваний. Пилоты подруливают к стоянке...

24 апреля наш корабль загрузили почтой. Мы продолжаем курс на запад. Самолёт пересекает Быковскую протоку, остров Столб, Оленёкскую протоку, селение Оленёк, Анабарский залив. Полёт завершаем посадкой в Нордвике».

Дальше проследовали мыс Челюскин и Диксон. Равномерному полёту АНТ-4 мешали частые пурги и магнитные бури. На Диксоне члены экипажа узнали радостную весть: на Северном полюсе сели самолёты экспедиции О.Ю. Шмидта, доставившие туда «папанинскую» четвёрку. Трудной оказалась посадка в Амдерме. При подходе к ней самолёт попал в зону сильного дождя и быстро обледенел. Срывавшиеся с винтов куски льда барабанили по обшивке фюзеляжа. По всей кромке крыльев выросла толстая ледяная корка, неумолимо прижимавшая своей тяжестью машину к воде. Неожиданно из серой пелены дождя вынырнул чёрный скалистый берег. Ф.Б. Фарих успел отвернуть в сторону, лыжи шлёпнулись о воду, и самолёт плавно заскользил по её поверхности. Спасло устье безымянной речки, поверх льда которой уже пошла весенняя вода. По радиопеленгам

экипаж уточнил, что до Амдермы всего семь километров. Вскоре оттуда пришёл трактор и отбуксировал самолёт на аэродром. Здесь сменили лыжи на колёса и вылетели в Архангельск.

В Москву полярные авиаторы прибыли 14 июня, преодолев в общей сложности 24 тыс. километров. Через три дня ЦИК СССР наградил командира корабля Ф.Б. Фариха орденом Ленина, а остальных членов экипажа – орденом «Знак Почёта».

А в это время в стране набирала ход очередная репрессивная волна, связанная с поиском «врагов народа», «иностранных шпионов» и «вредителей».

Первые политические репрессии в СССР среди авиаторов начались ещё в конце 20-х – начале 30-х годов.

«...Сразу после Гражданской войны судили только наиболее активно участвовавших в зверствах, – вспоминал М.И. Шевелёв. – Большинство выпустили из тюрем, и они потом честно служили Советской власти.

Так как кадров в авиации у нас было мало, а авиация стала бурно развиваться, все авиаторы, ранее служившие в белой армии, стали служить у нас. Правда, в военную авиацию их не брали.

В первом составе лётчиков «Добролёта» почти половину были бывшие белогвардейцы. Но они были русскими людьми, и им импонировало то, что из России выгнали иностранных интервентов. Они по-своему даже были благодарны Советской власти, так как интервенты по кускам стали рвать Россию. В общем, они признали Советскую власть, видя, что она наводит порядок».

Именно против этих авиаторов и был направлен очередной удар со стороны органов безопасности.

Так, три года отсидел в Соловецких лагерях, где работал линейным авиамехаником, необоснованно репрессированный В.Г. Линдеман. Оказывается, ещё 1 февраля 1926 г. приказом спецотдела ОГПУ там впервые в Заполярье была организована Северная воздухолиния, на которой В.Г. Линдеман, выполняя задания лагерного начальства, летал на самолёте в экипаже Н.С. Снежкова. В феврале 1931 г. пилоты посещали даже «столицу» «Ухтпечлага» – Чибью, располагавшуюся в Архангельской области. После освобождения в 1932 г. В.Г. Линдеман был назначен первым начальником Енисейской авиалинии «Комсеверпути» и проработал в авиации около 30 лет.

21 марта 1930 г. по решению «тройки» при ПП ОГПУ Белорусского военного округа был осуждён и заключён в концлагерь сроком на 5 лет пионер освоения воздушных

трасс в Приморье и в европейском Заполярье В.В. Сушинский (арестован 9 февраля 1930 г.).

Виталий Владимирович Сушинский родился в Белоруссии в семье священника. В 1910 г. после окончания механико-технического училища он уехал во Владивосток и поступил токарем по металлу в механический цех военного порта, где работал до весны 1911 года. Затем работал механиком у знаменитого авиатора Я.И. Седова и выступал с ним по городам России. С декабря 1911 г. по 29 октября 1912 г. вместе с братом Всеволодом он – первый ученик филиала Императорского всероссийского аэроклуба – Аэроклубной школы в с. Спасском (ныне – г. Спасск-Дальний) в Приморье. По окончании учёбы получил диплом пилота и стал заведующим и инструктором первой в крае Дальневосточной аэроклубной школы. С началом Первой мировой войны осенью 1914 г. был «мобилизован по всеобщей мобилизации и отправлен на реку Уссури для охраны пограничных пароходов». Стремясь летать на фронте, написал прошение Великому князю Александру Михайловичу и был вызван в столицу в Управление авиации, где прослушал месячные теоретические курсы авиации при Петроградском политехническом институте. С февраля 1915 г. воевал на Западном фронте в 1-м Сибирском корпусном авиаотряде. Там же сражался и его брат (с августа 1916 г.). 6 декабря 1915 г. В.В. Сушинскому было присвоено звание младшего унтер-офицера, а через год, 9 декабря 1916 г. – прапорщика инженерных войск. За участие в боевых действиях награждён тремя Георгиевскими крестами. Позже он – инструктор Севастопольской военной авиашколы Черноморского флота, где 25 апреля 1917 г. удостоился звания военного лётчика. В декабре 1917 г. уехал в Белоруссию, а после занятия родного села немцами и поляками отбыл в Иркутск, где был назначен командиром 1-го авиаотряда Сибири. Воевал в Забайкалье против белогвардейцев в армии С.Г. Лазо, после чего был переброшен вместе с авиаотрядом в Спасское Приморской области. В 1918–1920 гг. работал инструктором в авиашколе, подчинявшейся армии А.В. Колчака, а затем – партизанской красной армии. В 1920–1922 гг. работал в Китае, в Харбине, электромехаником по освещению поездов и шофёром. Осенью 1922 г. был арестован в Новониколаевске, куда прибыл на поезде с тракторным отрядом, направлявшимся в СССР. Осуждён судом военного трибунала Западно-Сибирского военного округа под подписку о невыезде. Затем работал мастером по ремонту автотранспорта при представительстве ОГПУ по Сибири, делопроизводителем



276.
*Буквы УПТ на борту
этого гидросамолёта
определяют его
принадлежность к
«Ухтпечтресту», но
все знали, что это
«Ухтпечлаг» ОГПУ*

в Обществе друзей Воздушного флота при Сибревкоме. В 1923–1924 гг. – лётчик 16-го отдельного разведывательного авиаотряда Сибирской авиации. В мае 1924 г. демобилизован, уехал в г. Могилёв, где два года работал инструктором воздушного спорта в Осоавиахиме. Летом-осенью 1926 г. после сокращения трудился токарем по металлу на механическом заводе «Возрождение» в Могилёве. После смерти отца, чтобы помочь больной матери, стал заниматься хлебопашеством в с. Голдабурщина Бельничского района Могилёвского округа.

В 1927 г. призывался на полуторамесячный лагерный сбор на Дретуньском аэродроме при 80-м тренировочном авиаотряде в должности старшего лётчика...

Отбывать заключение В.В. Сущинский был направлен в Соловецкий лагерь особого назначения («СЛОН»). Там он был распределён в Архангельск слесарем по ремонту парохода «Слон», а по окончании ремонта – его машинистом. 27 марта 1932 г. Виталий Владимирович получил предложение перейти мотористом на работу в авиацию ОГПУ в Кемское отделение. Через несколько месяцев из Кеми его перевели на должность лётчика на воздухолинию «Ухтпечлага» («Ухтпечтреста»).

Именно в 1932 г. в д. Карпушовка Усть-Цилемского района, по инициативе начальника «Ухтпечлага» Я.М. Мороза, приказом ГУЛАГа после ликвидации Соловецкой и Вишерской воздухолиний и переброски самолётов на Печору, была создана новая воздухолиния и авиабаза Особой эскадрильи «Ухтпечлага» ОГПУ.

В самом городке Чибью (ныне – Ухта) ещё в XIX веке были обнаружены большие залежи нефти. В 1929

г. сюда направили особую экспедицию ОГПУ – тысячи заключенных обживали тайгу, строили бараки, возводили буровые вышки. В последующие годы в этом районе было найдено ещё несколько месторождений нефти и источники вод с солями радия. Началась переработка радиоактивных вод в металл радий. За полярным кругом и в Воркуте стали добывать уголь. Ухтинскую экспедицию преобразовали в «Ухтпечлаг», раскинувшийся на огромной территории от Котласа до Ледовитого океана.

Именно для обслуживания этой «империи» и была создана Особая эскадрилья ОГПУ. Проблему грузоперевозок она решить не могла, поэтому самолёты использовались, главным образом для связи между лагподразделениями, авиаразведки, перевозки почты и пассажиров. Первыми летательными аппаратами были списанные из ВВС РККА гидросамолёты Ю-2 (морские разведчики, «Юнкерсы»). Весной, летом и осенью они приводнялись на поплавах на поверхность рек и озёр, а зимой поплавы заменяли лыжами. К концу 1931 г. в «Ухтпечлаге» было уже 4 «Юнкерса», а позже эскадрилья пополнилась самолётами других марок: Ю-20, Ю-21, Ю-13, К-5, У-2, Ш-2, ПР-5. Пилотировали их в основном лётчики, отбывавшие сроки заключения. В быту и на работе пилоты и бортмеханики ничем не отличались от вольнонаёмного состава и пользовались полной свободой. Даже питание они получали по нормам ВВС. В этом отношении Особая эскадрилья была исключением и инородным телом в составе ГУЛАГа.

Силами заключённых (60–70 чел.) в Карпушовке построили двухэтажное общежитие для лётного состава (часть его имела семьи и жила в крестьянских избах), столовую, баню, технический склад, ангары, два барака для заключённых, здание управления, коровник, конюшню, каптёрку, пожарное депо, кузницу, бензинохранилище, дом начальника воздухолинии.

В мастерской авиабазы из списанных самолётов строили моторные лодки – «глиссеры» и в навигационный период перевозили пассажиров, почту, грузы из одного лагпункта в другой по рекам Вычегда, Печора, Ижма, Ухта.

В штате воздухолинии (в 1936 г.) состояли 7 вольнонаёмных, 7 колонизованных и 10 заключённых, а также коменданты пунктов приёма, заправки и отправки самолётов из Морской, Усть-Усы, Адзавома, Усть-Ижмы, Вои, Кедрового Шора, Еджыд Кырты, Воркута-Вом, Усть-Ухты, Котласа. В этих пунктах имелись комнаты отдыха лётчиков, водогрейки, бензобазы.

Воздухолиния не имела авиасвязи, метеослужбы, аэродромов, поэтому, не имея навигационных приборов, пилоты ориентировались в полётах по рекам и по строящемуся тракту Усть-Вымь–Чибью.

В тяжёлых суровых условиях Приполярья и Заполярья, при крайне неблагоприятных метеоусловиях за четыре года экипажи Особой эскадрильи «Ухтпечлага» ОГПУ-НКВД (ОГПУ при СНК СССР, с 1934 г. – НКВД) впервые в истории Севера освоили трассы от Вишеры до Нарьян-Мара, от Котласа до Воркуты; совершили перелёт через Уральский хребет Воркута–Обдорск (ныне Салехард). Случались у пилотов Особой эскадрильи и неординарные полёты, как, например, поиски в 1932 г. полярного лётчика Ф.Б. Фариха, который при перелёте Москва–Вайгач с начальником экспедиции Ф.И. Эйхмансом и его беременной женой потерпел аварию и совершил вынужденную девятидневную посадку в тундре, не долетев до Амдермы. За этот перелёт Ф.Б. Фарих удостоился ордена Трудового Красного Знамени.

Самолётами «Ухтпечлага» было покрыто расстояние 450 тыс. километров, переброшено 15 тыс. тонно-километров грузов и почты и перевезено 320 тыс. пассажиро-километров (в память о лётчиках ГУЛАГа в д. Карпушовка был установлен памятник в виде крыла упавшего самолёта, на котором написано: «Здесь покоится прах авиаторов-первооткрывателей северных воздушных трасс, погибших при исполнении служебных обязанностей: наладчика воздушных линий Ковалевского Л.В., лётчика А. Плавинского, бортмеханика Котюкова Ю.М., вместе с ними погибших пассажиров Эйсмонта и Огаркова, авиаинженера Маркуса П.В. От авиаторов 80-х гг. XX века»).

Вот в такую Особую эскадрилью «Ухтпечлага» ОГПУ в начале февраля 1933 г. и попал В.В. Сущинский, когда начальство лагеря доверило ему штурвал самолёта. Он стал заключённым-пилотом. В течение двух лет В.В. Сущинский летал, обслуживая строителей, лесорубов, буровиков, геологов, изыскателей, налетав в общей сложности 64 тыс. километров и более 400 часов полёта без единой аварии и поломки, и получил за ударную работу ряд премий и благодарностей.

1 мая 1935 г. В.В. Сущинский был освобождён.

Интересно, что с 11 сентября по 1 декабря 1931 г. временно исполняющим должность начальника воздухолинии «Ухтпечлага» ОГПУ являлся другой заключённый – Николай Львович Кекушев.

Сын известного московского архитектора (автора проектов гостиницы «Метрополь», ресторана «Прага» и многих

других особняков столицы России), выпускник Сергиевского артиллерийского училища, в чине подпоручика 60-й артиллерийской бригады он воевал на фронтах Первой мировой войны, с сентября 1918 г. – в Красной Армии, где воевал против войск Деникина и белополяков, в 1923–1924 гг. после окончания курсов бортмехаников летал в «Добролёте» в Средней Азии, освобождал от басмачей Хиву – столицу Хорезмской республики, потом летал с М.В. Водопьяновым на Дальнем Востоке. В 1931 г. был необоснованно репрессирован и отбывал заключение в Пермском и Ухтинском лагерях.

Известный впоследствии бортмеханик Полярной авиации, участник воздушной экспедиции на Северный полюс в составе экипажа Н-166 Н.Л. Кекушев позже вспоминал: *«После опроса наш этап разбили по специальностям: кто помоложе – назначили «в командировки» на места разведки нефти, постарше – отправили в разного рода технические отделы. Лишь я один остался без назначения. «Лётчик? Ничего, будешь летать!»...*

Лётно-технический состав лагеря жил несравненно лучше других заключённых, правда, в любую минуту мы могли оказаться на положении обыкновенных лагерников.

Я встретил моих старых знакомых во главе с героем Гражданской войны, кавалером двух орденов Красного Знамени Ширинкиным, а также Линдеманом, который был у нас в Москве старшим механиком».

Постановлением ЦИК СССР 1 декабря 1931 г. Н.Л. Кекушев был освобождён и пришёл в Полярную авиацию – на Енисейскую авиалинию «Комсеверпути».

В 1934 г. внутривластная обстановка в стране продолжала оставаться сложной. Малоизвестен факт, что 25 июня, когда челюскинцы и их спасители-лётчики – первые Герои Советского Союза – уже находились в Москве и были в центре внимания советских людей, начальник ВВС Я.И. Алкснис направил доклад наркому обороны СССР К.Е. Ворошилову «Об отрицательных последствиях чистки для ВВС РККА». В нём, протестуя против произвола особых и политотделов, он писал: *«Заслуживает внимания тот факт, что из числа 7 лётчиков, коим правительство присудило звание Героя Советского Союза, – 5 человек находились в рядах ВВС РККА и были изъяты и уволены по настояниям особых отделов, политорганов и командиров, как политически и морально неустойчивые и несоответствующие службе в РККА (А.В. Ляпидевский, С.А. Леваневский, М.Т. Слепнёв, И.В. Доронин, В.С. Молоков)».*

11 июня 1937 г. было рассмотрено дело по обвинению в шпионаже, измене Родине и подготовке террористиче-

ских актов маршала Советского Союза М.Н. Тухачевского, командармов 1-го ранга И.П. Уборевича и П.И. Якира, командарма 2-го ранга А.И. Корка, комкоров Б.М. Фельдмана, Р.П. Эйдемана, В.М. Примакова и В.К. Путны. Репрессиям подвергались и гражданские наркоматы и ведомства. Не минула эта участь и Главсевморпуть.

Увлёкшись решением хозяйственных и «рекордных» задач, руководство ГУСМП упустило наиважнейшее направление – проводку судов по Северному морскому пути. Из-за сложившейся неблагоприятной ледовой обстановки план морских перевозок выполнен не был. В навигации 1937 г. участвовали 64 судна. Но в результате неудовлетворительного подбора и расстановки кадров, в особенности руководства, начальники штабов Западного и Восточного районов Арктики П.П. Ковель и Ф.И. Дриго не смогли принять грамотные решения в сложных ледовых условиях.

Не справилось с ситуацией и руководство Полярной авиации во главе с Н.А. Жигалевым, которого М.И. Шевелёв оставлял исполнять свои обязанности с марта по октябрь 1937 г. – на период экспедиций на Северный полюс и по поиску С.А. Леваневского. И это не случайно, так как соответствующим опытом работы Жигалев не обладал, поскольку в недавнем прошлом был переброшен для наведения порядка из кавалерии в Военно-воздушные силы, а затем – в Полярную авиацию. В итоге из 9 самолётов, запланированных на ледовую разведку (2 – в Карское море, 2 – в море Лаптевых, 3 – в Восточно-Сибирском и Чукотском морях, а также по самолёту на ледоколе «Ермаке» и ледокольном пароходе «Садко») в западном секторе отработала всего лишь одна машина УПА В.М. Махоткина. Из Красноярска он слетал к оказавшемуся в ледовом плену каравану судов во главе с ледорезом «Литке» и доставил туда самое необходимое. Другой самолёт, предназначенный для работы в море Лаптевых и пилотируемый И.И. Черевичным, смог отработать на ледовой разведке всего лишь день. Как писал в своём отчёте командир экипажа: *«12 августа самолёт Н-10 (Дорнье «Валь». – Авт.) по преступной небрежности бортмеханика Афендулева вышел из строя. Во время заправки горючим в бухте Тикси бортмеханик закурил папиросу и бросил спичку на воду у самолёта. На воде плавал разлитый бензин, который вспыхнул, пламя перебросилось на самолёт, в результате чего обгорели плоскости и хвостовое оперение самолёта. Самолёт был погружен на борт парохода «Сталинград» и отправлен в г. Красноярск для капитального ремонта».*

Упущения в деятельности ГУСМП привели к тому, что в полярном бассейне зазимовали 25 судов, а одно судно



277.

Бортмеханик

Н.Л. Кекушев. 1937 г.

– пароход «Рабочий» погибло. Как отмечал 31 октября в закрытой записке на имя председателя СНК СССР В.М. Молотова начальник ГУСМП О.Ю.Шмидт, остались на зимовку: в проливе Вилькицкого – ледорез «Литке», ледокольные пароходы «Урицкий» и «Крестьянин», пароход «Моссовет» и буксир «Молоков»; в бухте Кожевникова (устье Хатанги) – ледоколы «Красин», «Ленин», ледокольные пароходы «Седов», «Малыгин», «Садко»; у Диксона – ледокол «Ермак», 6 испанских судов, пароход «Сталинград»; в бухте Тихой (южное побережье Земли Франца-Иосифа) – ледокольный пароход «Русанов», пароходы «Пролетарий» и «Рошаль».

Командир Н-10 И.И. Черевичный, оставшийся во время навигации без самолёта, был вынужден провести несколько месяцев на борту дрейфовавших судов «Сталинград», «Диксон», «Литке» и «Красин». По возвращении в марте 1938 г. он написал докладную в Комиссию партийного контроля, выдержанную в духе времени: *«...Полагаю в данном случае в отношении каравана «Ленина» была проявлена пассивность самим ледоколом... Командование ледокола «Ленин» мотивировало свою пассивность недостаточным наличием угля и аварийным состоянием судов каравана («Товарищ Сталин», «Ильмень», «Рабочий»)...*

...Так как «Ленин» с караваном остался ждать прихода «Красина» на западной части перемычки, то к моменту прихода «Красина» перемычка была скована молодым льдом, и на преодоление её «Красину» пришлось потратить 12 суток. Таким образом, «Красин» сжёг много угля, который мог бы отдать другим судам. При этом удлинилось время его подхода к каравану «Ленина», что явилось решающим для зимовки...

278.
*Вмёрзший в лёд
пароход «Седов»*



В общем, осталось такое впечатление, что ледокол «Ленин» оказался в море Лаптевых случайно и стремился возвратиться в Архангельск...

Отсутствие самолёта с 12-го августа по 30 сентября морально повлияло на капитанов кораблей, которые привыкли к систематическому получению авиаразведок, и им пришлось работать вслепую.

Причины зимовки ледоколов «Садко», «Седов», «Малыгин» для меня лично не понятны, они находились на чистой воде, и путь на восток также был по чистой воде».

На оставшихся дрейфовать в арктических морях судах и ледоколах, помимо экипажей, находилось значительное количество работников полярных станций и научных экспедиций.

Политические органы сделали свои выводы. *«Основная причина нашего поражения на море в текущем году, – писал в записке в транспортный отдел ЦК ВКП(б) исполнявший обязанности начальника Политуправления ГУСМП И.О. Серкин, – это не стихия, а наша политическая беспечность, позволившая врагам народа своими вредительскими действиями дезорганизовать навигацию».*

11 мая 1938 г. ему вторил уже новый начальник Политуправления ГУСМП Л.Ю. Белахов, направивший развёрнутую докладную на имя Сталина и Молотова: *«Существующая система работы Главсевморпути подготовила этот (навигация 1937 г. – Авт.) провал. Несмотря на большие вложения государства, Главсевморпуть не сумел организовать планомерное изучение трассы Северного морского пути и обеспечить нормальное движение судов».*

Среди серьёзных просчётов Л.Ю. Белахов выделил невыполнение задания Наркома обороны на 1936–1937 гг., непроведённое гидрологическое и гидрографическое изучение архипелага Норденшельда, проливов Вилькицкого, Шокальского, Санникова, Лонга, невыполненное траление всех проливов Новой Земли, подходов к Диксону и фарватера в архипелаге Норденшельда, установку по всей трассе необходимых для обеспечения безопасности плавания электро- и радиомаяков, маячных огней и створных знаков.

Отметил начальник Политуправления ГУСМП и *«ужасающее состояние Полярной авиации»*. По его данным, 160 самолётов принадлежали к 16 устаревшим типам, из-за чего в наиболее ответственные моменты и происходили слишком частые аварии и катастрофы.

Следом появился ряд директивных статей в журнале «Советская Арктика». В частности, он писал: *«Исключи-*

тельно плохо поставлена работа Полярной авиации. План перевозок не выполнен. Вследствие недисциплинированности среди лётно-подъёмного состава и отсутствия развёрнутой политической работы с ним Полярная авиация отстаёт от повышенных к ней требований...

Система ГУСМП значительно засорена всякого рода авантюристическими элементами и политически сомнительными людьми, пытавшимися делать карьеру, используя бесхребетность руководства ГУСМП».

В этой обстановке О.Ю. Шмидт провёл заседание Совета при начальнике Главсевморпути с повесткой дня «О наших дальнейших задачах», где объяснил, что допущенные просчёты во многом связаны с «преступной антисоветской деятельностью вредителей в ряде органов ГУСМП». Чуть ранее он писал: «Очищая аппарат, я в течение этого лета (1937 г. – Авт.) уволил 30 человек, в какой-то степени сомнительных. Некоторые из них впоследствии были арестованы. Наши территориальные управления оказались исключительно заражёнными троцкистами, зиновьевцами, бывшими белогвардейцами и просто жуликами».

28 марта 1938 г. Совнарком СССР был вынужден рассмотреть на своём заседании вопрос «О работе Главсевморпути в 1937 году». После докладов О.Ю. Шмидта и председателя Комиссии советского контроля при СНК СССР С.В. Косиора принято постановление, в котором работа ГУСМП была признана неудовлетворительной. Далее СНК признал недопустимым фактом то, что «почти половина транспортных судов и почти весь ледокольный флот Главсевморпути зазимовал и дрейфует во льдах, находясь ввиду этого под угрозой гибели».

Причинами столь тяжёлых ошибок Главсевморпути в навигацию 1937 года, а также причинами ряда других существующих недостатков в работе Главсевморпути являются: плохая организация в работе Главсевморпути, наличие самоуспокоенности и зазнайства, а также совершенно неудовлетворительная постановка дела подбора работников Главсевморпути, что создало благоприятную обстановку для преступной антисоветской деятельности вредителей в ряде органов ГУСМП».

Далее Совет Народных Комиссаров СССР предложил Главсевморпути:

«а) К 15 апреля с.г. представить в Совнарком подробный отчёт о своей деятельности за 1937 год с точным сообщением о состоянии всех отраслей своей работы и с соответствующим разбором (анализом) допущенных ошибок, чтобы предупредить повтор указанных ошибок в 1938 году.

б) Представить в Совнарком к 15 апреля с. г. с учётом высказанных на заседании Совнаркома критических замечаний план работы ГУСМП на 1938 год, мероприятий по укреплению органов Главсевморпути и по обеспечению дальнейшей организации работы.

в) Очистить аппарат Главсевморпути от забравшихся в него сомнительных элементов».

Далее последовали организационные меры по перестановке и увольнению кадров. Не остались в стороне и органы НКВД, арестовавшие и расстрелявшие целый ряд руководителей ГУСМП.

Постановлением СНК СССР от 28 марта 1938 г. №401 первым заместителем начальника Главсевморпути вместо Г.А. Ушакова, направленного возглавлять Главное управление гидрометеослужбы при СНК СССР, назначили в прошлом сотрудника ВЧК и начальника СП-1 И.Д. Папанина. А 4 марта 1939 г. он уже встал во главе ГУСМП, заменив О.Ю. Шмидта, утверждённого первым вице-президентом Академии наук СССР. Заместителями начальника Главсевморпути стали П.П. Ширшов (научные исследования и руководство Всесоюзным Арктическим институтом АН СССР.), Э.Т. Кренкель (полярные станции). Кроме того, заместителями были назначены: бывший начальник УПА М.И. Шевелёв, которому поручили курировать морской флот, и лётчик А.Д. Алексеев, который взял под опеку Полярную авиацию.

Одновременно в системе ГСМП начались массовые чистки в рядах ВКП(б). Так, если с января 1935 г. по август 1937 г. из партии были исключены и уволены с работы по политическим мотивам 292 человека, в том числе арестовано органами НКВД 49 бывших сотрудников, то в последующие месяцы число репрессированных возросло в 10 раз, затронув главным образом руководство ГУСМП всех уровней и структур.

В октябре 1937 г. был арестован и 11 января 1938 г. расстрелян заместитель начальника УПА Главсевморпути Н.А. Жигалев. *«Осложнения были и в Москве, – вспоминал М.И. Шевелёв, – был репрессирован Николай Жигалев, незадолго до этого назначенный ко мне заместителем. А меня ещё удивляло, что телеграммы подписывал не он. Когда я запрашивал, где Жигалев, мне не отвечали...*

Жигалев прошёл краткосрочную подготовку в Академии воздушного флота. В военной авиации для него не нашлось места, и он попал к нам. Когда начались репрессии в армии, его арестовали во время процесса над Тухачевским и Якиром. Вообще говоря, в Полярной авиации, к счастью, репрессий

было очень немного. Из всей экспедиции сорока четырёх человек на полюс только один замполит Догмаров был не из нашего коллектива, а работник Политуправления ВВС. И когда был арестован начальник Политуправления ГУСМП Бергавинов, тогда же взяли и Догмарова, по-видимому, по тому же «делу» – организации убийства Сталина...

...Меня приглашали на Лубянку, вели со мной разговоры, конечно, зная, что у нас с Бергавиновым были неважные отношения. Видимо, рассчитывали, что я наговорю на него...»

После Н.А. Жигалева почти 4 месяца обязанности начальника Полярной авиации исполнял Цатуров, а с 12 февраля 1938 г. – Герой Советского Союза М.В. Водопьянов.

С началом 1938 г. Военная коллегия Верховного суда СССР продолжила вынесение смертных приговоров работникам Главсевморпути. Первыми из них оказались: начальник авиационной группы И.А. Ландин (11 января), руководитель группы радиослужбы ГУСМП Д.И. Поляков (16 января, «за шпионаж»), помощник начальника Управления Полярной авиации ГУСМП А.А. Стукатер (16 января, «за контрреволюционную деятельность»), начальник метеостанции, бывший лётчик Н.Н. Данилевский (16 февраля). Был репрессирован Г.Д. Красинский, человек не авиационный, но организатор нескольких крупных перелётов ещё до создания Главсевморпути. Потом он перешёл в Полярную авиацию. Хотя характер у Г.Д. Красинского был трудным, он привык сам командовать, но постепенно вжился в коллектив. Однако ему припомнили меньшевистское прошлое и арестовали вместе со всеми «бывшими».

Наибольший же урон от репрессий, по данным исследователей С. Ларькова (НИПЦ «Мемориал», г. Москва) и М.Г. Волковой (г. Красноярск), пришёлся на территориальные подразделения УПА Главсевморпути.

На Севере в 1937 г. был вторично арестован как «польско-японский шпион» полярный лётчик В.В. Сущинский. После окончания лагерного срока он предложил свои услуги Ненецкому окружному исполкому, только что купившему самолёт. Сам перегнал У-2 М-45 из Архангельска в Нарьян-Мар и в течение двух лет, в 1935–1937 гг., летал в верховьях Печоры, на Котлас и Обдорск (ныне Салехард).

В марте-мае 1936 г. В.В. Сущинский дважды встречался в Нарьян-Маре с М.В. Водопьяновым, когда тот осуществлял перелёт на Землю Франца-Иосифа и обратно, и попросил Михаила Васильевича посодействовать с переводом в Полярную авиацию, передав ему письмо-рапорт для руководства Главсевморпути: *«Я не одну тысячу часов провёл в воздухе. Я отдал авиации лучшие годы своей жизни. Так*

неужели я не заслужил этим чести работать вместе со славными бойцами, борющимися под руководством Отто Юльевича Шмидта за освоение Арктики? Ты — Герой Советского Союза, ты можешь и должен помочь мне, честному авиационному труженику, в моих стремлениях отдать для освоения Арктики мой опыт, мои силы, мою любовь к авиации. Это будет высшей наградой за всю мою двадцатипятилетнюю авиационную деятельность. Тебе никогда не будет стыдно за мою честную работу. Надеюсь, не оставишь мою просьбу без внимания и не будешь обижаться за причинённое тебе беспокойство. Я очень прошу передать прилагаемое заявление т. Шмидту».

М.В. Водопьянов эту просьбу выполнил, и через год О.Ю. Шмидт поручил В.В. Сущинскому вывезти с Вайгача роженицу. Из-за пурги самолёт отклонился от курса и совершил вынужденную посадку. В.В. Сущинский спасся, но вскоре был обвинён в «нарушении лётных правил», «уничтожении самолётного парка», «разговорах контрреволюционного содержания» и арестован.

В архиве РУ ФСБ РФ по Архангельской области сохранилась его следственное дело, где отмечалось: *«В 1920 г. в связи с разгромом белых (г. Владивосток) эмигрировал в Харбин и там установил связь с японской разведкой. В 1922 г. по заданию разведки выехал на территорию СССР, занимался шпионской деятельностью, вредительством и контрреволюционной агитацией...*

Дискредитировал сталинскую Конституцию... Нецензурной бранью отзывался о проведении политзанятий... В Нарьян-Маре в 30-е годы занимался уничтожением самолётного парка... Сломал у самолёта У-2 воздушный винт... Систематически нарушал правила и дисциплинарный устав ГВФ. Отказывался вылететь с врачами по санзаданиям...

Рассмотрено дело №24111 по обвинению пилота Сущинского Виталия Владимировича... Виновным признал себя полностью.

Постановление: Сущинского Виталия Владимировича РАССТРЕЛЯТЬ».

Можно себе представить какой ценой выбили следователи признание «своей вины» из лётчика, горячо любящего своё дело и страну. 8 октября 1938 г. в Архангельской тюрьме НКВД приговор в отношении В.В. Сущинского был приведён в исполнение. Реабилитировали его только в 1958 году.

В том же году расстреляли и авиатехника Беломорского авиаотряда ГУСМП из Нарьян-Мара В.А. Кавецкого, радиста с о. Колгуев В.Л. Ковальчука, начальника Управления автотранспорта Дальстроя И.Е. Притулюка (в 1929 г.

– начальник технической части Сибирских авиалиний, приговорён к расстрелу за «участие в контрреволюционной организации» 20 июня 1938 г.).

Более всего, как ни странно, пострадали удалённые от центра страны Красноярский авиаремонтный завод, Енисейская, Ленская авиагруппы и Игарский авиаотряд.

Не случайно начальник 2-го отдела Красноярского УНКВД Анастасенко писал в донесении, что *«хорошо почистил ГУСМП»*, арестовав 336 человека. И просил увеличить лимит ещё на 200 человек (впоследствии за грубое нарушение законности его самого осудили на 4 года).

В 1937 г. в Красноярске был расстрелян пилот Г.С. Микрюков (арестован 13 сентября 1937 г.). Арестованы лётчики И.А. Колков по обвинению «в членстве в контрреволюционной диверсионной организации» (21 июля) и М.И. Красников за «антисоветскую агитацию и членство в контрреволюционной организации» (20 октября, осуждён 14 июля 1938 г.). Арестованы и осуждены пилоты К.Н. Иванов, П. Метелёв, В.П. Попов (осуждён к 15 годам заключения), В.Г. Фукс (арестован 4 марта 1937 г., осуждён по ст. 58 к трудармии).

Своей чередой продолжали идти и приговоры «персональные». 1 февраля 1938 г. по обвинению в «шпионской деятельности» комиссией НКВД и прокурора СССР осуждён к расстрелу заведующий мастерскими гидроавиапорта ГУСМП в Красноярске Л.Я. Климчак, а 9 февраля – «за принадлежность к контрреволюционной троцкистской организации» пилот Ленской авиагруппы С.В. Алексеев. 26 мая принято решение о расстреле «польского шпиона» – старшего авиамеханика Чукотского авиаотряда ГУСМП М.Ф. Драневича. 28 июля был приговорён к расстрелу как «чехословацкий шпион» бортмеханик УПА Я.В. Брезин (участник воздушной экспедиции на Северный полюс – член экипажа Н-128).

Главным же делом Военной коллегии Верховного суда СССР был разгром «контрреволюционной организации», обнаруженной чекистами на Красноярском авиаремонтном заводе – основном авиапредприятии ГУСМП.

Любопытно, что ещё 10 июля 1937 г. на совещании у заместителя начальника УПА Н.А. Жигалева был рассмотрен вопрос о подготовке Енисейской авиагруппы к летней навигации 1937 года. На нём докладчик командир авиагруппы А.П. Минин доложил, что *«в зимний период 1936–1937 гг. Красноярский авиаремонтный завод, не имея достаточного количества ремонтных материалов и достаточно рабочей площади, с ремонтом самолётного парка не справился, вследствие чего авиагруппа вынуждена была часть авиапарка*

ремонттировать своими силами (2 – Дорнье «Валь» Н-2 и Н-8, 1 – Г-1 Н-118, 3 – МП-1 Н-150, Н-152, Н-155. Кроме того, из группового комплекта был собран новый самолёт МП-1. – Авт.).

Основной недостаток КАРЗа – скверное производство ремонта матчасти, отсутствие технической приёмки и контроля, вследствие чего выпускаемая продукция доделывается в линейных мастерских авиагруппы. Ремонт моторов на КАРЗе обстоит удовлетворительно...

Ремонт самолётов (МП-1 и МЗУ – Н-147 и Н-148. – Авт.) к сроку не выполнен, главным образом из-за недостатка ремонтных материалов и отсутствия запасных частей».

В результате было принято решение «для оздоровления обстановки на заводе и на Енисейской авиалинии срочно командировать в Красноярск специальную бригаду из ответственных работников и специалистов УПА для всестороннего инспектирования и оказания помощи КАРЗу и авиагруппе».

Однако органы госбезопасности оказались расторопнее. Уже 3 ноября 1937 г. «тройка» УНКВД Красноярского края приговорила к расстрелу за «антисоветскую агитацию» двух работников Красноярского авиаремонтного завода: коменданта Ф.И. Жданова (арестован 27 июля) и сборщика самолётов М.Ф. Сычёва (арестован 19 июля).

17 февраля 1938 г. по приговору комиссии НКВД и прокурора СССР был расстрелян инспектор Красноярского авиаремонтного завода ГУСМП А.П. Аншмидт. Кроме него, в числе расстрелянных оказались: директор этого завода Б.Г. Крутский (арестован 8 октября 1937 г.), начальник отдела подготовки производства К.И. Гробовский (арестован 27 ноября 1937 г.), начальник отдела технического контроля Н.Г. Брозинский (арестован 9 декабря 1937 г.), мастер самолётосборочного цеха А.И. Альянов (3 августа 1937 г.) и главный инженер Енисейской авиагруппы А.Н. Суровицкий (11 апреля 1937 г.), плотник и дюральящик – отец и сын С.Е. Анциферов и А.С. Анциферов (7 июля 1937 г.), сторож К.С. Аксёнов (арестован 4 сентября 1937 г.).

25 мая 1938 г. комиссия принимает решение о расстреле по обвинению в «шпионаже и террористической деятельности» старшего комплектовщика Красноярского авиаремонтного завода ГУСМП Ю.П. Будкевича.

Среди осуждённых к 15-ти годам заключения и 5-ти годам поражения в правах были: главный бухгалтер завода И.В. Кузьмин (арестован 29 декабря 1937 г.) и мастер механического цеха Г.Г. Руднев (арестован 27 июля 1937 г.).

На заводе подверглись репрессиям: начальник самолётосборочного цеха завода В.И. Кучинский, начальник ад-

министративной части С.М. Карлов, начальник сектора тарифного нормирования И.С. Виленчик, инженер Красноярского гидроавиапорта И.Ф. Григорьев, сотрудник планового отдела Б.В. Попов.

Серьёзный удар от органов НКВД выдержала и Енисейская авиагруппа ГУСМП.

Так, 1 октября 1937 г. комиссия НКВД и прокурора СССР приговорила к расстрелу ответственного исполнителя авиагруппы М.А. Бачинского (арестован 27 июня 1937 г.). Другой ответственный исполнитель отдела снабжения той же авиагруппы Д.Г. Дисс был осужден Красноярским крайсудом «за антисоветскую агитацию» к 5-ти годам заключения.

На последнем заседании выездной сессии Военной коллегии Верховного суда СССР в Красноярске 22 июля 1938 г. были оглашены смертные приговоры начальнику связи Енисейской авиагруппы Л.В. Антику (арестован 4 декабря 1937 г. за «шпионаж»), заместителю командира авиагруппы А.Г. Робушу (арестован 3 сентября 1937 г., как бывший офицер Черноморского флота, адъютант адмирала А.В. Колчака, за «участие в диверсионно-террористической организации»), пилоту В.Д. Волосюку (арестован 17 июля 1937 г. за «антисоветскую агитацию», перед арестом был переведён в группу снабжения).

26 августа в Красноярске был арестован за «участие в антисоветском заговоре» новый командир Енисейской авиагруппы С.П. Ванюшин (находился в Красноярской тюрьме, а затем этапирован в УССР).

Позже кое-что стало меняться, и многие дела на полярных авиаторов попросту прекращались со снятием обвинений и освобождением подсудимых, часто уже проводивших под арестом многие месяцы. По Красноярскому краю, в частности, этим иногда были заняты даже судебные и надзорные органы, два года никак себя не проявлявшие. Так, 20 июля 1938 г. были прекращены дела против двух членов «вредительской организации», работников Игарского гидроавиапорта ГУСМП: его начальника П.В. Дарищева и авиамеханика В.С. Потева, отсидевших под арестом по году (с 4–8 августа 1938 г.).

13 января 1939 г. был освобождён отсидевший семь месяцев под обвинением «во вредительстве и агитации» плановик Красноярского авиаотряда ГУСМП М.И. Кузнецов. 23 марта были прекращены дела арестованных в начале ноября 1938 г. как «членов вредительской организации» старшего инженера транспорта Красноярской гидроавиабазы П.Ф. Тихлера (арестован 3 ноября 1938 г.), пилота Енисейской авиагруппы Ф.Т. Ерёменко (арестован

4 ноября 1938 г. за «участие во вредительской контрреволюционной организации») и пилота Игарской авиагруппы Д.И. Боголюбова (арестован 19 августа 1938 г. по обвинению во «вредительстве и участии в контрреволюционной деятельности»). При этом дела прекращало заведшее их УНКВД Красноярского края. 9 мая после полугодичного заключения был освобождён «вредитель и агитатор», авиатехник аэропорта Енисейска Л.П. Адамия.

9 мая 1939 г. прекращено дело против «члена шпионско-вредительской контрреволюционной организации» лётчика Красноярской авиаотряда Н.А. Целибеева (арестован 1 июня 1938 г.). 19 июля УНКВД Красноярского края прекратило дело на «члена вредительской организации» П.Ф. Зуева – с августа 1935 г. по август 1936 г. он был директором Красноярского авиаремонтного завода, затем снят с работы и исключён из партии, уехал подальше, в украинский г. Бердянск, где работал слесарем, но в октябре 1938-го был арестован и этапирован для следствия в г. Красноярск.

Арестованный 4 июля 1938 г. лётчик Красноярского авиаотряда А.В. Киселёв был обвинён в «измене Родине и участии во вредительно-диверсионной контрреволюционной организации», но 10 сентября 1939 г. обвинения были сняты, и он был освобождён.

К сожалению, подобные явления были редкими. Уже 3 апреля 1939 г. Особое совещание НКВД СССР вынесло решение о лишении свободы на 8 лет «за участие в правотроцкистской организации» командира Енисейской авиагруппы ГУСМП А.П. Минина, того самого, который отчитывался за состояние группы в Москве 10 июля 1937 г. (срок отбывал в «Краслаге» до 1946 г.).

Бывший в недавнем прошлом начальник Управления Полярной авиации, а в то время заместитель начальника ГУСМП М.И. Шевелёв так написал об этом в своих мемуарах: *«Вдруг мне позвонил тогдашний командующий ВВС, дважды Герой Советского Союза Яков Владимирович Смушкевич, герой войны в Испании, боёв на реке Халхин-Гол, исключительно смелый командир. (Впоследствии тоже репрессированный...) Так вот он спросил меня, знаю ли я Минина? Я ответил, что знаю, что он командир группы и что он тоже был из числа присланных к нам военных. Прослужил у нас около года и только начал осваиваться. Смушкевич спросил, знаю ли я, что он арестован. Я уже знал. Смушкевич предложил приехать к нему в штаб ВВС, обещал всё рассказать.*

Кабинет у него был большой, а за ширмой в углу стояла кровать. В те годы часто приходилось ночевать на работе. Посадил меня Смушкевич за ширму и дал читать материалы

по делу в Красноярске – два больших тома. Минин и Смушкевич долгое время служили вместе в армии, и Смушкевич его хорошо знал. Узнав об аресте Минина, был уверен, что это ошибка. Сразу затребовал дело, а меня, как знающего его в последнее время по работе решил, познакомить с его делом.

Сел я читать. Через некоторое время подошёл Смушкевич и спросил: «Ну как?». «Бред сивой кобылы», – говорю».

Как следовало из обвинения, основанного якобы на показаниях А.П. Минина, в группу входили человек 20–30, включая и представителей авиации, и общевойсковых командиров, и даже бывшая стенографистка В.И. Ленина – В.П. Отсроумова.

«Вот суть их дела, – вспоминал М.И. Шевелёв. – Якобы они образовали группу, которая решила захватить порт Игарку, мощный радиоцентр на Диксоне, объявить Таймыр отдельной республикой и отделиться от Советского Союза. Затем обратиться к иностранным державам, чтобы их признали. Дикая фантазия! Я так и написал по просьбе Смушкевича (командующего ВВС). И чем кончилось? Всех выпустили, кто проходил по делу из авиации, кроме Минина. И работники НКВД, которые вели дело, предъявили ему другое обвинение – оговор других, «вследствие чего и были репрессированы люди.

Вскоре началась война. Минин оказался в Печорских лагерях. К нему приезжала жена, мы писали бумаги по её просьбе, но он так и исчез...»

Арестовали и начальника Ленской авиагруппы В.Л. Галышева. Человек большой культуры и знаний, интеллигентный и физически крепкий, выпускник Кадетского корпуса, бывший офицер царской армии, он некоторое время служил у белых, у адмирала А.В. Колчака. Как истинно русский человек, он не захотел эмигрировать и остался на родине. Некоторое время его проверяли, а потом разрешили работать в гражданской авиации. Начинал в разведке морского зверя на промыслах в районе о. Моржовец в Белом море, вместе с М.Т. Слепнёвым открывал линию Иркутск–Якутск. После «челюскинской» эпопеи, за которую В.Л. Галышев получил орден, перешёл в Полярную авиацию, где первым осваивал линию Якутск–Тикси, а затем возглавил Ленскую авиагруппу.

Одновременно с В.Л. Галышевым в тюрьме оказался и нарком местной промышленности ЯАССР В.Н. Суханов, также арестованный по ложным обвинениям. Вот что он вспоминал: «В результате клеветы и провокации, организованной в ту пору группой руководителей местных органов МВД, 19 февраля я был арестован и заключён во

внутреннюю Якутскую тюрьму. За два дня до этого я был снят с поста Наркома местной промышленности Якутской АССР без предъявления на бюро обкома ВКП(б) каких-либо обвинений. Оказывается, это была предварительная подготовка к аресту.

В начале февраля 1939 года в Якутск прибыл новый первый секретарь обкома ВКП(б) Степаненко, с ним некий Ривкин, именовавший себя инструктором ЦК. Они стали активно завершать массовые аресты руководителей партийных и советских органов Якутии, начатые ещё с марта 1938 года. Сразу же было организовано снятие с поста первого секретаря обкома ВКП(б) тов. Певзняк П.М., который был незамедлительно арестован (впоследствии погиб в магаданских лагерях). Когда я попал в тюрьму, то там оказалось большинство руководящих работников республики».

И вновь за своего бывшего подчинённого вступился М.И. Шевелёв: «Когда мы вернулись с поисков Леваневского, я вдруг узнал, что Галышев арестован. Я был возмущён. Я хорошо знал, сколько этот человек сделал, как самоотверженно он работал. Думаю, он даже нарочно брал на себя сложные дела, чтобы показать свою преданность родине.

Пришлось вмешаться и в это дело. Я обращался в соответствующие инстанции в Москве и Якутске, в конце концов разобрались и выпустили Галышева. Но пребывание под следствием он перенёс очень тяжело. В якутскую зиму его держали в нетопленной камере. Удивительно, как он вообще выжил. Но после освобождения у него открылся тяжёлый лёгочный процесс. Вытащили мы его в Москву к лучшим докторам, затем отправили в лёгочный санаторий на юг на два с лишним месяца. Но организм его настолько был истерзан, что прожил он недолго. Умер, так и не вернувшись к нам».

Интересно, что в те годы сами руководители не понимали, почему происходят подобные события, и каждый из них сам для себя находил тому собственное объяснение. «Мысли, что тут могла быть вина самого Сталина, – писал М.И. Шевелёв, – тогда не возникали. Мы считали, что распоясался НКВД, что они сочиняют дела, – а что дела сочинялись, нам было ясно. Когда это коснулось наших людей, выяснились клевета, враньё.

В это время обострялась международная обстановка. Усиливался фашизм, и мы чувствовали, что война неизбежна и что НКВД перестраховывается, чтобы у нас не получилось «пятой колонны», как это произошло в Испании».

Видимо, не случайно, выступая в марте 1939 г. на XVIII съезде ВКП(б), новый начальник ГУСМП И.Д. Папанин докладывал: «Враги народа, пробравшиеся к нам в



279.

Одна из последних фотографий профессора Р.Л. Самойловича, сделанная в апреле 1938 года.

В августе того же года он был арестован и расстрелян 4 марта 1939 года

Главсевморпуть и его учреждения, старались затормозить дело освоения Севера, пытались преступно разбазаривать государственные средства, старались дискредитировать северные магистрали.

Наша любимая советская разведка под руководством нашей партии распознала и разгромила врагов, пролезших даже в самые отдалённые, так называемые «медвежьи» уголки Севера...»

Забегая вперёд, нужно отметить, что и с началом Великой Отечественной войны репрессии не прекратились.

Так, 26 декабря 1941 г. Военный трибунал войск НКВД Мурманской области приговорил за «антисоветскую агитацию» к 5-ти годам заключения старшего механика Терской авиаметеорологической станции А.Р. Лидму. В том же году, при выполнении задания по перевозке грузов в блокадный Ленинград, за ту же «антисоветскую агитацию» был осуждён к 10-ти годам лишения свободы один из лучших полярных лётчиков УПА ГУСМП, напарник М.В.Водопьянова по полёту в 1936 г. на Землю Франца-Иосифа В.М. Махоткин.

Как вспоминал полярный лётчик В.В. Мальков, «он (В.М. Махоткин. – Авт.) возил командующего Северным флотом А.Г. Головки. В группу входил и И.Г. Бахтинов. Махоткин сказал кое-что о Сталине, и утром его забрали на 10 лет вместе со вторым пилотом (Е.Ф. Николаевым. – Авт.). Написал в НКВД Бахтинов. Я в марте 1942 г. возвращаюсь опять в Игарку, где возил никель в Красноярск. В это время мы узнаём от нашего инженера, что он был в Омске и встретил Махоткина... Нам в Игарке стало известно, что каким-то образом Махоткина взял к себе Туполев в КБ в Омске...»

Много позднее (1961 г.) у нас в МАГОНе на партсобрании были зачитаны документы (сообщение Бахтинова в НКВД). Бахтинов сказал, что «его партийная совесть не могла молчать, и он сообщил в органы...»

Решили: Бахтинов – явно мерзавец. Махоткин сидел на том собрании. Говорит: «Ну, что же, посадил он нас на 10 лет, но жизнь уже прошла, и я его прощаю. Время было такое. Бог ему судья. Махоткин очень порядочный человек...» (Весной 1951 г. В.М. Махоткин был освобождён из Красноярского лагеря по ходатайству командира авиаотряда Норильского комбината В.В. Балашова и руководителя исследовательских работ по поиску урановых месторождений на Крайнем Севере Н.Н. Урванцева и направлен пилотом для обеспечения геологических работ на Таймыре, реабилитирован в 1956 г., позже возвратился в Полярную авиацию, умер в 1972 г.).

Другой пример связан с арестом и осуждением 18 июня 1942 г. Красноярским крайсудом по печально известной 58-й «политической» статье на 8 лет исправительно-трудовых лагерей пилота 2-го класса УПА ГУСМП капитана А.Н. Хлебутина. Александр Николаевич был реабилитирован только спустя 48 лет – в январе 1990 года.

Реализуя намеченный план мероприятий по укреплению органов Главсевморпути и по обеспечению дальнейшей организации его работы в 1938 г., Политбюро ЦК ВКП(б) возложило исправление неблагоприятного положения на правительственный орган – Экономическое совещание (ЭКОСО). Оно же решением от 28 августа 1938 г. сократило число подведомственных структур ГУСМП, передав торговую сеть Наркомторгу и Центросоюзу, совхозы и фермы – Наркомзему РСФСР, рыбные промыслы и консервные заводы – Наркомпищеторгу, Карские операции – Наркомвнешторгу, обслуживание бассейнов Оби, Енисея и Лены – Наркомводу, Обскую и Енисейскую почтово-пассажирские авиалинии – ГУ ГВФ, радиостанции, расположенные вне Северного морского пути, – Наркомсвязи. В рамках реформы были ликвидированы и территориальные управления, отвечавшие за хозяйственные вопросы.

Несколько ранее, 1 июля, специальная Комиссия обороны возложила на Гидрографическое управление ВМФ *«вопросы оборудования и эксплуатации Северного морского пути и наблюдение за планом строительства»*.

28 августа 1938 г. Политбюро утвердило и развёрнутое постановление СНК СССР с оценкой деятельности главного полярного ведомства: *«Проверка работы Главсевморпути показывает, что в его работе имеются существенные недостатки, а итоги 1937 года, когда в Арктике зазимовали 25 судов и ледоколов, явно неудовлетворительны, как это было уже сказано в постановлении Совнаркома от 28 марта с.г. Расширив свои функции и распылив внимание на различные отрасли хозяйства, ГУСМП не обеспечило хозяйственной постановки этих отраслей, а главное, совершенно недостаточно занималось решением основной своей задачи – превращением Северного морского пути в надёжно действующую транспортную магистраль»*.

Совет народных комиссаров СССР особо указывает на следующие недостатки в работе Главного управления Северного морского пути: систематическое изучение трассы Северного морского пути и полярного бассейна не организовано и не выработан соответствующий план работы; мер к действительному обеспечению развивающегося морского флота топливом и другим снабжением по трассе Северного морского



280.
*Возвращение отважных
полярников на Большую
землю. 1938 г.*

пути из прилегающих районов не принято, а проводившиеся в этом направлении работы были плохо организованы и не дали нужных результатов, несмотря на большую затрату средств; ледокольный флот эксплуатируется на износ и не имеет необходимого технического надзора и ремонта, что совершенно нетерпимо; не организована служба ледовых прогнозов; в Полярной авиации на нормальных почтово-пассажирских линиях имеет место большое число аварий, а необходимая борьба с этим не ведётся».

Тут же Совнарком потребовал:

«1. Окончить в 1938–1939 гг. издание полных лоций Северного морского пути...

2. Продолжать издание подробных навигационных карт Северного морского пути...

3. В 1938–1939 гг. закончить работы по промерам, обстановке пути на всей трассе Северного морского пути...

4. Обязать Главсевморпуть организовать в составе Арктического института ледовую службу, где сконцентрировать систематическую разработку всех научных материалов для ледовых прогнозов...

5. Провести в 1938–1939 гг. аэрофотосъёмку побережья Ледовитого океана...»

Показать свои возможности Полярной авиации пришлось довольно скоро.

2.11. Новые задачи – новое руководство

Несмотря на критику со стороны правительства, раздававшуюся в адрес Полярной авиации, к 1938 г. по уровню подготовки и опыту работы в сложных метеоусловиях это был наиболее сильный коллектив гражданского

воздушного флота. УПА ГУСМП занимало передовое место в применении радио- и астронавигации. Раньше, чем в других подразделениях, здесь появились автоматические радиополукомпасы, коротковолновые радиопеленгаторы, солнечные указатели курса, бортовые секстанты, автопилоты. В составе Московского, Беломорского и Игарского авиаотрядов, Енисейской, Ленской и Обской авиагрупп и Тихоокеанской авиалинии находились более 150 самолётов и 400 человек лётно-подъёмного состава.

Не случайно 23 февраля Политбюро приняло решение эвакуировать с дрейфовавших в Арктике судов около 300 пассажиров и членов экипажей. На караванах находилось много людей, но было мало топлива, продовольствия и тёплой одежды. Для выполнения этой задачи исполнявший обязанности начальника УПА ГУСМП М.В. Водопьянов сформировал три группы самолётов по три машины в каждой. Ими руководили: лётчик МАГОНа В.Н. Задков, лётчик Ленской авиагруппы С.А. Асямов и заместитель начальника ГСМП А.Д. Алексеев (старший спасательной экспедиции).

Для Михаила Васильевича Водопьянова это была очередная сложная и ответственная задача. Но ему было не привыкать.

Он родился в 1899 г. в с. Студёнки под Липецком в бедной крестьянской семье. Подхваченные столыпинской аграрной реформой, Водопьяновы переехали в Сибирь. С девяти лет мальчик начал работать коногоном на строительстве железной дороги. В 1911 г. вместе с семьёй вернулся на родину. Учился в церковно-приходской школе и трудился на Сокольском заводе, помогая возить камень. С 27 февраля 1919 г. по октябрь 1922 г. служил в Красной Армии, в дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец» шофёром (подвозил бензин к самолётам). Участвовал в Гражданской войне, в боях против белогвардейских генералов Мамонтова и Врангеля. Затем в 1922–1924 гг. – шофёр «Промвоздух» (г. Москва). Одновременно учился в вечерней школе. С июля 1924 г. по ноябрь 1928 г. работал авиамотористом и бортмехаником в обществе ГВФ «Добролёт». Участвовал в экспедиции «Авиахима» по борьбе с саранчой, за что 11 января 1926 г. был награждён особой грамотой и значком «Активист Авиахима».

В ноябре 1928 г. – феврале 1929 г. прошёл курсы Добролёта и стал пилотом. По июнь 1931 г. выполнил 4 скоростных перелёта на Дальний Восток. 10 января 1930 г. открыл воздушную линию на о. Сахалин, налетав в том же году 125 тыс. километров. За открытие линии и ударную работу был награждён сахалинскими организациями именным оружием, портси-



281.
*Исполняющий
обязанности начальника
УПА ГУСМП
М.В. Водопьянов.
Май 1938 г.*

гаром и другими ценными подарками, а также представлен к ордену Трудового Красного Знамени. Зимой 1931–1932 гг., будучи уже пилотом 1 класса, работал в составе особого отряда Трансавиации ГВФ на почтовой линии по перевозке матриц газеты «Правда» из Москвы в Ленинград и почты из Москвы в Иркутск. Каждый полёт длился по 7 часов. При этом в одну пятидневку М.В. Водопьянов смог сделать 4 полёта с матрицами XVII съезда ВКП(б) из Москвы в Ленинград без посадки. За это он был награждён золотыми часами и представлен к ордену Ленина.

Готовясь к экспериментальному полёту по Дальневосточной линии, с 23 августа 1934 г. переоборудовал почтовый самолёт П-5 «Л1090» для сверхдальних скоростных перелётов в тяжёлых зимних условиях и перегнал на периферию 3 самолёта (1 в Иркутск и 2 – в Ташкент).

8 августа 1934 г. после «челюскинской эпопеи» перешёл в Полярную авиацию и приказом начальника УВС ГУСМП был назначен командиром корабля 1-й категории...

Воздушная спасательная экспедиция насчитывала 9 самолётов, 3 из которых представляли собой тяжёлые самолёты Г-2 (АНТ-6), доставившие «папанинскую» четвёрку и участвовавшие в поисках С.А. Леваневского, 3 средних самолёта-разведчика Р-6 и 3 Г-1. На отряд самолётов Г-2 была возложена задача забрать людей с кораблей каравана ледокольных пароходов «Садко», «Седов» и «Малыгин», а на отряд самолётов Р-6 и Г-1 – снятие людей с судов во главе с ледоколом «Ленин».

В.С. Молоков вспоминал: *«Когда вся подготовка к воздушной экспедиции была закончена, выяснилось, к великому удивлению, что никаких средств на неё не отпущено. Обратились в Совнарком с просьбой отпустить средства.*

Через несколько дней нас всех срочно вызвали в Кремль. В зале заседаний мы увидели Сталина, Молотова и Ворошилова. Как мы узнали потом, Центральный Комитет партии и правительство не были поставлены в известность о положении в Арктике.

Ох, и влетело же нам тогда! Товарищ Сталин буквально руками развёл:

– Как же это так? Заморозили суда и никому ничего об этом не сказали? Готовили спасательную экспедицию, и никто об этом ничего не знал, пока не понадобились деньги. Разве так поступают? Это же донкихотство, партизанизна!

Обсудив положение, правительство признало, что экспедицию посылать нужно. Товарищ Сталин порекомендовал, однако, послать не только те самолёты, которые должны будут проводить операцию, но и резервные машины, которые

в случае нужды смогут оказать помощь самолётам первой линии. Он подверг детальный критике все мелочи подготовки к экспедиции, останавливаясь даже на таких вопросах, как снабжение самолётов маслом».

26 февраля 1938 г. из Москвы с Центрального аэродрома им. М.В. Фрунзе поднялся в воздух и взял курс на восток первый отряд из трёх тяжёлых самолётов Г-2. Их вели Герои Советского Союза А.Д. Алексеев и П.Г. Головин, а также пилот-орденоносец Г.К. Орлов. В составе экипажей, в том числе, были участники высадки «папанинцев» на Северном полюсе: пилоты Б.Н. Агров, Е.Н. Николаев, П.И. Сидоренко, А.М. Сурнин и А.Н. Тягунин, штурманы Н.М. Жуков и Л.В. Петров, механики И.И. Мажелис, Д.Н. Морозов, К.Н. Сугробов и В.С. Чечин, радисты А.И. Абрамчук, Н.Е. Ковалёв и Б.Н. Низовцев.

Маршрут экспедиции лежал через Казань, Свердловск, Омск, Новосибирск, Красноярск и Якутск в бухту Тикси, откуда намечались полёты к дрейфующим судам. Путь до конечной точки занял 20 дней. К прилёту москвичей в Тикси с начала марта работали два других отряда самолётов, в том числе 4 Р-6 из Ленской авиагруппы Управления Полярной авиации (командиры С.А. Асямов, Л.Н. Дмитриев, И.И. Сизых и Г.С. Шпаков). С 8 марта по 29 апреля они выполнили 19 полётов к каравану ледокола «Ленин» и вывезли в Тикси 80 человек. К середине марта этот караван унесло далеко на север, и Р-6 до него уже не доставали. Поэтому на о. Сагастырь в северной части дельты р. Лены была оборудована вспомогательная база.

Основной состав экспедиции прибыл в Тикси 18 марта. На местном аэродроме скопилось невиданное количество самолётов: десять больших машин, а члены экипажей – сплошные знаменитости. Пока загружали продукты и почту для дрейфующих судов, началась пурга, продолжавшаяся две недели. Только 3 апреля, когда наступило затишье, самолёты приступили к работе. Звено Р-6 С.А. Асямова ушло в сторону Якутска, увозя снятых с судов людей, тройка московских Г-1 – к каравану ледокола «Ленин», а тройка Г-2 – к ледокольным пароходам «Малыгин», «Садко» и «Седов». В эфире поднялся невообразимый галдёж.

Звено Г-1 село у каравана, в который входили ледокол «Ленин», пароходы «Диксон», «Ильмень», «Камчадал» и «Товарищ Сталин». Палубы и надстройки судов были занесены толстым слоем снега, у бортов громоздились ледяные глыбы. По заранее составленным спискам прошла посадка людей в самолёты и размещение личного багажа.

Штурман А.П. Штепенко вспоминал: *«Первая попытка взлететь не увенчалась успехом. Пробежав большую часть взлётной полосы, самолёт не успел набрать достаточной скорости, и лётчик Купчин должен был убрать газ и вернуть самолёт обратно. Площадка действительно мала. Возможно, он и пожалел, что взял на борт лишних двух человек, но изменить своё решение не захотел и зарулил в самый конец площадки с расчётом использовать каждый метр годной для взлёта её рабочей части.*

Загудели моторы, заскользили по снегу лыжи. Медленно набирает скорость самолёт. А ледяная гора всё ближе, всё ближе тёмная громадина ледокола. Торосы заслонили собой горизонт. Вот они прямо перед нами, острые, безобразные, вот-вот схватят нас в свои объятия и...

Самолёт резко отрывается, висит над ледяной горой, рядом с нами борт ледокола – от крыла до него рукой подать. Резко, с надрывом, воют моторы. Набирая высоту, самолёт уходит на юго-восток. Купчин поправляет на лбу высунувшуюся из-под шлема мокрую чуприну, улыбаясь, читает радиограмму: «Отлично взлетели. Прилетайте завтра за щепками от лыж. Сейчас команда собирает их в торосах».

Через несколько часов все три самолёта Г-1 сели на ледовый аэродром в бухте Тикси.

Отряду Г-2 необходимо было преодолеть до самого дальнего каравана ледокольных пароходов «Малыгин», «Садко» и «Седов» около тысячи километров. На дозаправку можно было садиться на о. Котельном, но бензина там было мало, и, кроме того, лётчики боялись застрять там по непогоде. Решили лететь напрямую.

Первый рейс прошёл нормально. Хорошая погода и чёткие сигналы радиопеленгов из бухты Тикси, с мыса Шалаурова и ледокола «Садко» позволили выйти прямо на караван. Подготовленный зимовщиками ледовый аэродром был окружён четырёхметровой грядой торосов, скрывающих неровности полосы. Садившийся первым А.Д. Алексеев ощутил резкий удар лыж о пологий бугор, самолёт подпрыгнул, но второй раз приледнился благополучно. Рядом сели машины П.Г. Головина и Г.К. Орлова.

Встреча была горячей. Экипажи трёх ледокольных пароходов полностью высыпали на аэродром.

Гидрограф В.Х. Буйницкий – участник дрейфа «Седова» писал в своём дневнике: *«3 апреля 1938 года. В 8 часов 44 минуты все три самолёта вылетели из Тикси. Наши радисты тотчас же установили с ними прямую связь. На кораблях необычайное оживление. Первые 120 номеров из списка отлетающих суетятся, торопливо увязывают вещи, прощаются с товарищами...*

К полудню к Южному аэродрому по извилистым тропинкам потянулись вереницы людей с узелками, котомками, чемоданами. Вещи покрупнее, а также имущество женщин и больных, везут на «водовозных» санях. В 13 часов 30 минут все зимовщики, за исключением вахтенных, были на аэродроме.

На углях аэродрома зажжены дымовые сигналы. Команда «поджигателей» бежит и хлопочет вокруг бочек со специально приготовленной горючей смесью. Тащат в огонь всё, что попадается под руку: ворвань, старые рукавицы, обрывки брезента, стружки и даже жестяные банки из-под молока. Дыма не прибавилось, зато по всему аэродрому распространился отвратительный запах.

Самолёты Алексеева и Головина сели удачно, а самолёт Орлова повредил лыжу о торчащий кусок льда. Лётчики жестоко раскритиковали плоды наших трудов. Ни по размерам, ни по качеству обработки аэродром не годился для таких крупных машин.

В 18 часов два самолёта благополучно снялись. Самолёт Головина Н-170 взял только 10 человек, а самолёт Орлова Н-171 из-за повреждения лыжи улетел без пассажиров. Третий самолёт, Алексеева, несколько задерживался – не заводился один из моторов. Через два часа и эта машина, забрав 12 человек, поднялась в воздух».

Действительно, ледовой полосой авиаторы остались недовольны.

Штурман Н.М. Жуков вспоминал: *«К сожалению, зимовщики на судах недооценили важности хорошего аэродрома для наших самолётов. Аэродром был приготовлен плохо, он был мал по размеру и имел большие трамплины. При посадке самолёт Н-171 сильно повредил себе лыжи и в этот момент не смог взять людей.*

Наши первоначальные расчёты брать по 30 человек на борт каждого самолёта были пересмотрены, и этим рейсом мы сумели вывезти только 22 человека вместо 90».

Поскольку на обратном маршруте самолёты везли пассажиров, планировалась промежуточная посадка на мысе Шалаурова. Здесь на полярной станции имелся запас бензина. Но погода не позволила осуществить этот план и садиться пришлось на о. Котельном. Там зимовали всего четыре человека, не было бензина, зато имелся небольшой резервный домик, неплохая взлётно-посадочная полоса на лагуне и приличный запас печёного хлеба.

Лётчики решили сделать о. Котельный базой экспедиции. Но где взять бензин? Выход нашли в том, что людей с ледокольных пароходов в дальнейшем будут вывозить только

две машины, А.Д. Алексеева и П.Г. Головина, а самолёт Г.К. Орлова станет своеобразным танкером, доставляющим бензин на остров из Тикси. Это было правильное решение, основанное на опыте заброски папанинцев.

Когда самолёты А.Д. Алексеева, П.Г. Головина и Г.К. Орлова прибыли в Тикси после первого рейса, вывезя 22 пассажира, в том числе всех 11 женщин, новая пурга задержала их ещё на 13 дней.

...Второй рейс обе группы совершили 16 апреля. Как и планировалось, самолёт Г.К. Орлова Н-171 остался на о. Котельном, а две другие машины Н-172 и Н-170 через два дня полетели к дрейфующему каравану.

«18 апреля, отказавшись от прогнозов, – вспоминал Н.М. Жуков, – мы двумя самолётами вылетели к каравану. За это время зимовщики сделали отличный аэродром, с которого мы увезли на Котельный 83 человека (на Г-2 загружали максимальное число пассажиров, половину из которых размещали даже в крыльях. – Авт.).

С 18 по 26 апреля самолёт Орлова вывез на материк 40 человек и из Тикси завёз на Котельный значительное количество бензина и продовольствия».

Звено Г-1 при возвращении в Тикси попало в пургу, и все три машины сели на вынужденную посадку в разных точках дельты Лены.

Третий рейс Г-2 состоялся 26 апреля. Самолёты шли, пробивая густую облачность и ориентируясь по радиокompасу. К счастью, в районе каравана погода улучшилась. Приняв последних пассажиров (79 чел.) и тепло попрощавшись с остающимися, А.Д. Алексеев и П.Г. Головин взяли курс на о. Котельный. На этот раз зимовщики полярной станции ухитрились разместить в двух домиках 108 человек, то есть на каждый квадратный метр приходилось 2,5 человека, для чего соорудили трёхэтажные нары.

28 апреля все 184 спасённых отрядом Г-2 полярников оказались в Тикси. На «Садко», «Седове» и «Малыгине» для продолжения дрейфа остались 33 человека. На следующий день, 29 апреля, последних своих пассажиров вывезло звено Г-1 (в мае самолёты вернулись в столицу). В Москву ушла радиограмма о выполнении правительственного задания.

В.Х. Буйницкий писал в дневнике: *«29 апреля. Вечером получили сообщение, что все 184 наших товарища по дрейфу вчера благополучно прибыли в Тикси. Прекрасно продуманная организация и исключительное мастерство, с которым была выполнена воздушная экспедиция Алексеева, достойны самой высокой похвалы. Многократные тысячекилометровые перелёты трёх тяжёлых машин, до отказа гружённых людьми,*

над торосистыми, абсолютно исключаящими какую-либо возможность посадки, льдами, являются одним из наиболее выдающихся событий последних лет...

Но не только этим замечательна экспедиция Алексеева. Наблюдения лётчиков и штурманов во время полётов с материка к дрейфующему каравану представляют также большую чисто географическую ценность. Теперь окончательно можно утверждать, что Земля Санникова не существует».

Утром 3 мая все самолёты экспедиции взяли курс на Якутск. Дорога от Тикси заняла 8 часов. Интерес якутян к лётчикам был огромен. А.Д.Алексееву пришлось выступить до Дворце пионеров, а П.Г. Головину – в пединституте. 11 мая самолёты вылетели на Красноярск–Москву.

Так закончилась спасательная экспедиция, в результате которой с дрейфующих судов самолётами Полярной авиации было доставлено на материк свыше 400 человек. В историю освоения Арктики она вошла как крупнейшее авиационное событие 30-х гг. XX века после «челюскинской эпопеи» и высадки папанинцев на Северном полюсе. Подтверждением тому стало заслуженное награждение группы авиаторов орденами.

Почти параллельно с воздушной экспедицией, проходившей в Северном Ледовитом океане, на западе, в Гренландском море развернулась другая спасательная операция. Именно туда в конце января 1938 г. дрейф вынес льдину с папанинцами, которая, попав в тёплые воды Гольфстрима, стала таять и разрушаться.

А 1–2 февраля радист Э.Т. Кренкель выдал в эфир экстренные радиогаммы, где сообщал о том, что в результате шестидневного шторма их льдину разорвало трещинами от полутора до пяти километров, посадка самолёта невозможна, а в районе станции продолжают разламываться обломки полей. Четвёрка зимовщиков осталась на обломке длиной 300 и шириной 200 метров, но и тот продолжал разрушаться. А вскоре трещина прошла и под жилой палаткой.

Правительство приняло решение об эвакуации зимовщиков СП-1. При этом её возложили не на Главсевморпуть, а на Наркоматы ВМФ и обороны.

Сначала планировалось снять папанинцев двумя самолётами ЦКБ-30 под руководством И.Т. Спирина. Но из-за увеличивавшихся трещин на льдине от них пришлось отказаться.

Одновременно руководство СССР получило предложение об оказании помощи со стороны Норвегии. Вот что говорил позже по этому поводу на приёме папанинцев в

Кремле 17 марта 1938 г. И.В. Сталин: «Там, на Западе, во Франции, в Германии, в Англии, в Америке, героев не создают, уверяю вас.

Вот интересное дело. Папанин со своей группой переживал на льдине большой кризис. Стало нам известно, – раньше мы этого не понимали, – что лёд, идущий от полюса, прибывается к гренландским берегам, а если людишки имеются на льдине, они погибают. Раньше мы об этом не знали, потом узнали, встрепнулись. Шмидт говорит, что ничего опасного нет. Мы стали его ругать – неверно это. В конце марта он хотел начинать кампанию. А мы говорим: нет уж, извините, начинайте сейчас. Норвежцы обратились к нам с предложением о помощи. Какая помощь – курам на смех! У нас, мол, на берегах Гренландии имеются рыбаки, если папанинцы пристанут туда, они им помогут. Мы им говорим: спасибо за помощь, помогите, чем можете. Какой-то лётчик, вероятно жулик большой, предлагает облетать те места и оказать помощь. Мы говорим: милости просим, помогайте. А сами-то знаем, что эти сволочи – я извиняюсь за грубое выражение – никакой серьёзной помощи оказать не могут. Они только прикидываются. Ну какая тут выгода, по-иностранному профит? Вот ежели есть прибыль, выгода, профит, тогда немножечко можно помочь, но только без риска. Ежели с риском, там и капиталы потеряешь, и людей потеряешь. Так они рассуждают.

Мы для внешнего блеска сказали, что благодарим, готовы оказать всякое внимание помогающим, а вместе с тем наших товарищей мобилизуем, дескать – помогайте. Пошёл один ледокол. Мало? Гони другой. Пошёл другой. Мало? Гони третий. Мало? Гони четвёртый.

Денег будет израсходовано страшно много, непонятно это европейцам и американцам. Но мы считаем: находятся

282.
Эвакуация команд
дрейфовавших пароходов
«Седов», «Садко» и
«Малыгин».
Весна 1938 г.



в беде четыре человека талантливых – спасём обязательно. Чего это стоит, никто из европейцев или американцев оценить не может. Нет такого критерия в мире, чтобы оценить человека. Есть одна цель: прибыль, выгода, профит. Но вот оценить смелость человека, героизм, сколько рублей это стоит, каких капиталов это стоит, человек малоизвестный, но герой, который врывается в спокойную атмосферу и всё переворачивает, – никому это неизвестно. А мы решили: никаких денег не жалеть, никаких ледоколов не жалеть...

Так вот, товарищи, за то, чтобы европейско-американский критерий прибыли, выгоды, профита у нас был похоронен в гроб. За то, чтобы люди научились ценить смелых, талантливых, способных людей, малоизвестных может быть, но цены которым нет...»

3 февраля к СП-1 было направлено советское гидрографическое судно Северного флота «Таймыр» (командир – капитан 3 ранга В.Д. Барсуков), а 7 февраля в дополнение к нему – гидрографическое судно «Мурман» (И.Ф. Котцов). На их борту находились самолёты Полярной авиации У-2, Ш-2 (командир И.И. Черевичный, штурман М.В. Карабанов) и Р-5 (командир Г.П. Власов, штурман Дорофеев) для оказания помощи судам в обнаружении станции и ведения ледовой разведки. Чуть позже к «папанинцам» вышли экспедиционное судно ГУСМП «Мурманец» (капитан И.Н. Ульянов, на судно прикомандировали старшину группы радистов с эсминца «Карл Либкнехт» Ф.А. Пышинского) и три подводные лодки – Д-3 «Красногвардеец» (старший лейтенант В.Н. Котельников), Щ-402 (капитан-лейтенант Б.К. Бакунин) и Щ-403 (старший лейтенант И.А. Колышкин). Они заняли позиции от о. Медвежий до Ян-Майена, готовые в любую минуту оказать помощь. А 11 февраля из Кронштадта был направлен к берегам Гренландии прошедший срочный ремонт ледокол «Ермак».

Чуть ранее, ещё 2 февраля 1938 г., в Главное управление ГВФ к В.С. Молокову с рапортом о разрешении использовать для спасения папанинцев дирижабль обратился командир эскадры дирижаблей Н.С. Гудованцев. В тот же день на экстренном совещании в ЦК ВКП(б) по этому вопросу принимается положительное решение, ведь судам до СП-1 было две недели хода. Сразу же был отменён готовившийся испытательный беспосадочный перелёт дирижабля «СССР В-6» по маршруту Москва–Новосибирск–Москва и начата его подготовка к спасательной операции, на которую отвели всего три дня.

«В-6» был самым большим дирижаблем в стране. Он был спроектирован итальянцем У. Нобиле, работавшим в

то время в СССР, по типу известных полужёстких дирижаблей «Норвегия» и «Италия». Построен на предприятии «Дирижаблестрой» в г. Долгопрудном под Москвой. Его оболочка имела объём 18,5 тыс. кубометров, длину – 104,5 и диаметр – 19,5 метра. Три двигателя по 265 л.с. обеспечивали скорость полёта с грузом 8,5 тонн до 110 километров в час. Дальность перелёта достигала 4,5 тыс. километров. В 1937 г. на этом аппарате был установлен мировой рекорд продолжительности полёта без дозаправки топливом – 130,5 часов. На «В-6» совершались беспосадочные рейсы из Москвы в Ленинград, Петрозаводск, Казань и Свердловск. И всегда – никаких сбоев и полная надёжность.

Экипаж дирижабля усилили лучшими специалистами эскадры. На борт загрузили топливо, продовольствие, полярную экипировку. Смонтировали электрическую лебёдку для двухместной кабины, которой можно было поднять на борт папанинцев.

Вечером 5 февраля 1938 г. «СССР В-6» с экипажем в 19 человек вылетел из Москвы. Во главе его: командир, кавалер ордена Красной Звезды – Н.С. Гудованцев, второй командир, рекордсмен мира 1937 г. – И.В.Паньков, первый помощник командира, постоянный член экипажа «В-6» – С.В. Дёмин, первый штурман, один из лучших полярных авиаторов, член экипажа В.С. Молокова на гидросамолёте Н-2 во время большого арктического перелёта в 1936 г., участник высадки папанинцев на Северный полюс на «Авиа-арктике» Н-171, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и Ленина – А.А. Ритслянд. Провожал аэронавтов член Политбюро ЦК ВКП(б) А.И. Микоян. В Кремле на этот полёт возлагали большие надежды. Но ни в газетах, ни по радио, ни в кинохронике – нигде не было сказано, что цель полёта – спасательные работы. По официальной версии – это пробный, тренировочный рейс по маршруту Москва–Мурманск.

Днём 6 февраля, благополучно пройдя Петрозаводск и Кемь, дирижабль приблизился к Кандалакше. Но здесь он попал в зону сильного снегопада.

Вот что сообщал ТАСС: *«Около 20 часов 6 февраля поступили тревожные сообщения от местных жителей, наблюдавших около 19 часов полёт дирижабля в районе станции Белое море (19 километров от Кандалакши). Жители слышали какой-то сильный гул, после чего стих шум моторов дирижабля, и сам он исчез из поля зрения. В район предполагаемой аварии немедленно были направлены поисковые группы».*

Позднее спасшиеся члены экипажа вспоминали, что при полёте над Карелией оба штурмана, А.А. Ритслянд и

Г.Н. Мячков, были озабочены отличием карты от наземных ориентиров. Показания высотомера не соответствовали высотам сопок. Г.Н. Мячков первым увидел по курсу гору и поднял тревогу. Рулевые лихорадочно закрутили штурвалы, пытаясь задрать нос дирижабля и набрать высоту. Но было уже поздно. Роковым препятствием на пути воздушного гиганта стала Небло-Гора в 18 километрах от станции Белое море. «В-6» столкнулся с её склоном.

Бортинженер В.А. Устинович вспоминал: *«Я отдыхал в гамаке над гондолой экипажа перед своей вахтой, когда был разбужен страшным ударом и треском деревьев. Почувствовал дым, понял – горим... Прорвал обшивку кия и вывалился наружу. Почти 20 тыс. «кубиков» водорода – это море огня! Горящие обломки разламывались на деревьях и падали вниз. Снег был глубокий, не меньше метра, и это спасло... Собралось нас шестеро из девятнадцати – все, кто остался в живых».*

На помощь выжившим В.А. Устиновичу, К. Новикову, А. Бурмакину, Д. Матюнину, В. Потенину и А. Воробьёву ранним утром прибыли спортсмены-лыжники и воины-пограничники. Урны с прахом 13-ти погибших аэронавтов были захоронены в Москве, на Новодевичьем кладбище, в стене старого монастыря.

15 февраля военные гидрографические суда «Таймыр» и «Мурман» подошли на 50–60 километров к льдине папанинцев. Радист дрейфующей станции «СП-1» Э.Т. Кренкель писал в своих дневниках: *«...После полудня к нам стал собираться лётчик Власов на самолёте У-2. Товарищи ушли на аэродром расчищать площадку и принимать самолёт. В 3 часа самолёт вылетел, и я, как было условлено, поднял флаг, чтобы предупредить наших на аэродроме. Часа полтора самолёт был в воздухе. На «Таймыре» стали уже волноваться. Я всё время жёг костёр. Потом с «Таймыра» сообщили, что самолёт вернулся к судну и снова взял курс на лагерь. Однако и на этот раз самолёт нас не нашёл. Мы тоже его не видели.*

Израсходовав весь запас горючего, Власов сел у «Мурмана», который тоже пробивается к нам. «Мурман» и «Таймыр» видят друг друга. Вечером «Мурман» выпустил самолёт с лётчиком Черевичным. До глубокой ночи тот не вернулся. Естественно, что все беспокоятся. Кругом туман и снег. Где он сел? Благополучно ли?

16 февраля. Черевичный не вернулся. Шишов и Фёдоров пошли на поиски. В 18.30 Папанин неожиданно увидел самолёт, идущий с юга к нам. Вскоре шум мотора усилился. Летел Власов. Он сделал круг над нами и пошёл к аэродрому.

Ясно видны в кабине два человека, они что-то кричат, но разобрать их нельзя.

Папанин помчался на аэродром, а я сообщил «Таймыру» о благополучной посадке. Самолёт сел в 18.35 и спустя полчаса опять улетел к «Таймыру». Это Власов, разыскивая Черевичного, наткнулся на нас.

Вскоре пришёл взволнованный Папанин. Принёс подарок – ящик с надписью: «Дорогим героям». В ящике пять бутылок пива и 40 мандаринов. Иван Дмитриевич подробно рассказал о встрече с Власовым. Они столкнулись на полдороге. Власов бежал ему навстречу с аэродрома. Путь показывали флажки, которые мы раньше растыкали по торосам. Несколько минут Дмитрич и Власов от волнения не могли говорить. Обнявшись, пошли к самолёту. Не хотелось отпускать первого человека с Большой земли. Но Папанин пересилил себя и предложил Власову вернуться к кораблям. Там он нужнее. Они договорились, что все силы будут сейчас брошены на поиски Черевичного. Никаких полётов к нам делать не надо. Мы можем подождать, а Черевичного надо искать и найти, во что бы то ни стало. Власов обещал найти Черевичного».

Прочёсывая окрестности, Г.П. Власов обнаружил пропавший самолёт и двумя рейсами вывез И.И. Черевичного и М.В. Карабанова на пароход. Позднее «Таймыр» подошёл к этому месту и поднял машину на борт. Оказалось, что наступившая темнота и густой туман вынудили пилотов пойти на посадку. Ради экономии горючего мотор выключили. Длинную полярную ночь лётчики просидели в тесной кабине, а световой день провозились с изношенным мотором. Запустить его так и не удалось, после чего последовала ещё одна трудная ночёвка.

19 февраля 1938 г. научная станция СП-1 прекратила своё существование, а четверо полярников, трудившихся на ней и дрейфовавших на льдине 274 дня, недалеко от Гренландии и Исландии перешли на суда. Через сутки состоялась их встреча с ледоколом «Ермак», на котором прибыл О.Ю. Шмидт. 28 февраля героев-полярников встречал Мурманск, а 15 марта – Ленинград. Ещё через сутки они присутствовали на торжественном приёме в Кремле.

Итоги экспедиции СП-1, успех которой во многом предопределила Полярная авиация, носили в то время сенсационный характер. Она принесла первые достоверные сведения о природе Центральной Арктики – ценные данные по метеорологии, гравиметрии, земному магнетизму. Зимовщиками были взяты пробы грунта, изучены течения океана, его температуры и глубины. Вопреки предположениям скептиков было доказано существование в этом суровом

районе жизни во всех её проявлениях – от микроорганизмов в толще воды до белых медведей и птиц.

И хотя в начале 1938 г. Полярная авиация несколько поправила свой авторитет, в дальнейшем ей предстояло решать ряд новых, более конкретных, чем ранее, задач, которые определил СНК СССР в постановлении от 28 августа: «...сосредотачивать деятельность Полярной авиации Главсевморпути на ледовой разведке и проводке судов по Северному морскому пути, на обслуживании отдалённых Северных районов (Нордвик-Хатангский, Северо-Якутская АССР, Чукотский национальный округ), на организации специальных экспедиций в высокие широты и связи с зимовщиками».

Эти задачи сохранялись за УПА до начала 50-х годов.

С 10 мая 1938 г. начальником УПА ГУСМП вместо М.В. Водопьянова стал его воспитанник Герой Советского Союза И.П. Мазурук. Его заместителями были назначены А.Е. Каминов и Кириллов, а помощником Либман.

Перед новым руководством встала острая задача по выводу из ледового плена зимовавших в Арктике судов. Этому вопросу было посвящено совещание в СНК СССР у Молотова. На него были вызваны начальник ГУСМП О.Ю.Шмидт и его заместители – М.И. Шевелёв и А.Д. Алексеев.

«...Решался вопрос, – вспоминал Марк Иванович, – кому передать руководство этой операцией. Корабли стояли в разных местах, куда их вынесло дрейфом. Одна группа – у Земли Франца-Иосифа, другая – у острова Диксон, третья – у острова Большевик в районе Северной Земли. Ещё одна группа дрейфовала в западной части моря Лаптевых во главе с ледоколом «Ленин», и, наконец, пароходы «Садко», «Седов» и «Малыгин», которые уносило далеко на север.

«Красин» успел пробиться в бухту Кожевникова, организовал там силами экипажа добычу угля, полностью загрузился углём и сам выходил из ледового плена без нашей помощи...

Говорилось на том совещании очень резко о Главсевморпути, о причинах, приведших к зимовке такого количества судов. В частности, Каганович говорил о зазнайстве, о том, что Главсевморпуть родился на дрожжах славы, и закружилась голова. Молотов тоже резко говорил о руководстве, которое довело дело до трагического положения».

В итоге было решено направить в Арктику сразу двух заместителей – М.И. Шевелёва – руководителем экспедиции, а А.Д. Алексеева – заместителем.

Операции начались в мае 1938 года. Из Ленинграда в Карское море вышел ледокол «Ермак», куда и перебрался штаб М.И. Шевелёва. Для проведения ледовой разведки

были направлены три гидросамолёта УПА Дорнье «Валь» – Н-234, Н-236 и Н-238.

При этом экипаж лодки Н-236 в составе: командир – И.И. Черевичный, штурман С.Г. Абрамсон, бортмеханики В.Л. Ивашина, К.Ф. Степанов и бортрадист Н.Е. Ковалёв с 5 по 22 июня перегнал её после ремонта из Севастополя через Ейск–Сталинград–Казань–Бирск–Свердловск–Тюмень–Омск–Новосибирск–Красноярск–Кежма–Иркутск–Усть-Кут–Пеледуй (на р. Лене)–Нюя–Чуран–Якутск–Сангар Хая–Жиганск–Джарджан в Булун.

Работу тяжёлых гидросамолётов в этом секторе обеспечивала Ленская авиагруппа. После создания базы горючего в Усть-Оленёке 24 июня была произведена первая ледовая разведка в море Лаптевых в интересах каравана судов в составе: ледокола «Ленин», пароходов «Ильмень», «Диксон», «Сталин» и гидрографического судна ВМФ «Камчадал».

Оказывается, ещё в мае 1937 г. советское правительство приняло решение о передаче Тихоокеанскому флоту трёх гидрографических судов («Охотск», «Океан» и «Камчадал»). Их так же, как и ранее эсминцы «Войков» и «Сталин», решили перевести на Дальний Восток Северным морским путем. В июле-августе 1937 г. суда вышли из Ленинграда и перешли вокруг Скандинавского полуострова в Мурманск для подготовки к арктическому плаванию. Командиром отряда на период перехода был назначен известный военный гидрограф и полярник А.М. Лавров, начальником походного штаба – опытный военный инженер, участник перехода эсминцев «Войков» и «Сталин» И.М. Сендик. В состав штаба проводки вошли военные моряки гидрограф В.А. Берёзкин, метеоролог Н.Ю. Рыбалтовский и корабельный инженер А.И. Дубровин. Командиром «Океана» получил назначение капитан 3 ранга А.А. Равдин, «Охотска» – капитан-лейтенант П.П. Михайлов, «Камчадала» – капитан 3 ранга А.М. Вершинский. Представителем Главного управления Северного морского пути, на которое возлагалось обеспечение проводки кораблей в Арктике, был назначен заместитель начальника ГУСМП М.Н. Янсон, а в помощь командирам судов – опытные ледовые капитан-инструкторы Н.М. Николаев и Я.П. Легздин.

21 июля «Океан» и «Охотск» вышли из Мурманска и взяли курс на восток. В районе Карского моря они встретились с тяжёлыми льдами. Преодолеть ледовую преграду судам помог ледокол «Ермак», сопровождавший их до пролива Вилькицкого. Через моря Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское «Океан» и «Охотск» шли самостоя-

тельно. И 5 сентября 1937 г. они благополучно прибыли в Петропавловск-Камчатский, где приступили к выполнению гидрографических работ по заданию командования Тихоокеанского флота. А 11 сентября суда ошвартовались в бухте Золотой Рог, затратив на весь переход 103 суток.

Судно «Камчадал» вышло из Мурманска позднее, 10 августа 1937 г., и в пути присоединилось к каравану транспортных судов, следовавших на восток под проводкой ледокола «Ленин». В море Лаптевых караван был затёрт льдами и зазимовал в Арктике, в северной части Хатангского залива. С наступлением навигации, благодаря помощи Полярной авиации и ледокола «Красин», «Камчадал» смог продолжить поход и 30 сентября 1938 г. после 8-ми месячного ледового дрейфа в арктических морях благополучно прибыл во Владивосток. Переход отряда гидрографических судов ВМФ из Мурманска во Владивосток Северным морским путём явился очередным ярким примером хорошо организованной совместной творческой работы военных моряков и полярников.

Характерно, что для уточнения ледовой обстановки и установления взаимодействия с капитанами судов 12 июля экипажу Н-236 пришлось дважды садиться у борта ледокола «Красин» и брать в полёт его капитана М.П. Белоусова. Не случайно в своём оперативном отчёте по итогам навигации командир самолёта И.И. Черевичный сделал следующие выводы: *«Необходимо добиться высокого качества (достоверности) ледовых разведок. Разведки должны вселять уверенность в действия капитанов, донесения о ледовых разведках не должны вызывать у капитанов ни тени сомнения в их достоверности. В начале работы с ледоколом «Красин» мы сталкивались с фактами, когда было ясно, что капитан сомневается в достоверности, были случаи, когда вторично запрашивалось подтвердить то, что и так ясно было изложено в донесении. И только после нескольких разведок, когда правильными донесениями экипаж хорошо себя зарекомендовал, капитан Белоусов во всех своих действиях руководствовался данными наших ледовых разведок. Не раз были случаи, когда ледокол не двигался, ожидая разведку...*

Мы считаем, что успех операции 1938 года в значительной степени зависел от уверенных действий авиации и ледокольного флота, от тесного взаимодействия их, хорошей взаимной информации и доверия. Капитан ледокола «Красин» – Белоусов всегда знал не только результаты разведки, но знал также, что намерен делать самолёт, какими базами располагает, где, сколько горючего, каковы возможные радиусы действия. В свою очередь экипаж самолёта посто-

янно был информирован капитаном, где находится ледокол, что делает, что намерен делать, сколько расходует угля и каковы его запасы...

Мы считаем, что необходимо культивировать взаимодействие и взаимопонимание авиации и ледокольно-морского флота, так как такое взаимодействие – ключ к решению проблемы освоения Северного морского пути.

После окончания навигации необходимо созвать конференцию Морского управления и УПА для обсуждения проведённой работы, ставить на ней доклады капитанов и лётчиков и производить обсуждение их».

В ходе выполнения задач на самолёте Н-236 начала работать с перебоями рация. Пришлось 27 июня для её замены экипажу возвращаться в Якутск. А 14 июля в результате 11-балльного шторма, длившегося в Булуне трое суток, был повреждён редан у Н-236 и возникло несколько пробоев в фюзеляже самолёта Н-234. Для их заделки из Якутска 20 июля доставили бригаду дюральщиков с металлом.

В июле-октябре 1938 г. в Арктике отработал экипаж и нового гидросамолёта ПБУ-1 «Консолидейтед» Н-243. Эту летающую лодку, купленную в США для Полярной авиации и на которой проводились поиски экипажа С.А. Леваневского, 5 июля в Химки перегнали лётчики М.И. Козлов и Э.К. Пусэп (штурман А.П. Штепенко, радист Б.И. Ануфриев, бортмеханики Г.В. Косухин и В. Макаров). Современная машина значительно расширяла возможности ледовой разведки. Поэтому И.П. Мазурук решил сразу же направить её на Север.

Несколько дней ушло на сборы, а затем вылетели курсом на Архангельск. Переночевав, направились на Диксон, пройдя без посадки Нарьян-Мар, Амдерму, полуостров Ямал.

Переждав непродолжительный шторм, экипаж поднялся в небо на первое задание. Штаб проводки судов поручил ему пройти на север как можно дальше и определить кромку сплошных льдов. Этот маршрут был рассчитан на 15 лётных часов. Появление новой мощной машины Н-243 было встречено капитанами дрейфовавших судов с энтузиазмом. После приводнения на рейде Диксона экипажу М.И. Козлова принесли массу поздравительных радиogramм из всех точек Севморпути.

Вскоре лётчики получили приказ произвести разведку льда в западной части моря Лаптевых с одновременным перебазированием в Тикси. Тут их ждала неприятность. При одном из взлётов днище оказалось пробитым топляком. На ремонт в воздухе механики запросили десять часов, так как дыра оказалась в труднодоступном хвостовом отсеке. Как раз

на такое время и был рассчитан полёт, поэтому намеченный маршрут менять не стали.

Однако беда не приходит одна. Погода как назло испортилась. Туман с моросью, обледенение. Пока второй пилот вёл самолёт по приборам, командир прижался к открытому боковому окошку и контролировал высоту над морем. Синоптики штаба проводки, проанализировав ситуацию, настойчиво рекомендовали возвращаться на Диксон, пока ещё не закрытый туманом. Но самолёт, имея незаделанную пробоину, не мог сесть на воду. К счастью, всё обошлось. Когда подлетели к Диксону, механики успели поставить латку, а погода изменилась на солнечную. М.И. Козлов мастерски приводнил «американку».

Следующим заданием была разведка льдов в районе дрейфующего каравана, чтобы помочь пробиться к ним ледоколу «Ермак». Полёт получился неудачным: самолёт попал в обледенение, а все близлежащие гидроаэродромы закрыло туманом. Пришлось улетать далеко на запад, в Хатангский залив. При причаливании к берегу второй пилот Э.К. Пусэп, не желая замочить ноги, неудачно прыгнул с борта самолёта на берег. Боль в пояснице свалила его на землю. Всю ночь лётчик не сомкнул глаз. Поэтому командир решил по погоде перелететь в Тикси и поместить пострадавшего в больницу. Дальнейшие полёты на ледовую разведку экипаж проводил без второго пилота.

Наступила осень, и ранние заморозки заставили руководство УПА подумать о возвращении самолёта М.И. Козлова в столицу. Перелёт в Москву проходил по маршруту Тикси–Якутск–Красноярск–Новосибирск–Омск–Свердловск–Казань. 24 октября летающая лодка Н-243 приводнилась на Химкинском водохранилище.

С 8 августа в течение полутора месяцев в Арктике работал ещё один экипаж гидросамолёта Н-207 Героя Советского Союза П.Г. Головина (второй пилот А.Н. Тягунин, бортмеханики Ф.И. Краснов, С.А. Писарев и радист Б.Н. Низовцев). Из Москвы на Чукотку, в Уэлен, он доставил изыскательскую партию в составе Дубровина, Пинчука и Сифанова, а затем перебросил группу зимовщиков из Дудинки в залив Кожевникова, провёл ледовую разведку в интересах парохода «Анадырь» и привёз ценные грузы зимовщикам на о. Котельный. 19 сентября амфибия Н-207, налетав около 120 часов и преодолев почти 29 тыс. километров, вернулась в столицу.

Месяцем ранее 26 августа в Красноярске, где самолёт Н-238 был сдан авиаремонтному заводу, закончилась и командировка экипажа И.И. Черевичного. В навигацию 1938

г. он налетал около 297 часов. По её завершении командир доложил начальнику УПА ГУСМП И.П. Мазуруку ряд важных, порой нелицеприятных, наблюдений и предложений, которые дают яркое представление о том, в каких условиях работали лётчики Полярной авиации в 30-х гг. на Севере: *«В настоящее время хороших баз и мест отстоя в море Лаптевых не имеется. Имеющиеся предъявляемым к ним требованиям отвечают в весьма незначительной степени. Строительства для авиации никакого нет, жить, спать экипажам негде, в этом отношении экипажи довольствуются снисхождением начальников зимовок, которые, сами не имея жилья, вынуждены размещать экипажи где попало. Обслуживать самолёты некому (нет людей), нечем (нет материалов и оборудования). Авиация не имеет своего имущества: нет якорей, «мертвяков», якорной верёвки (для летающих лодок. – Авт.), запчастей и т.п.*

Метеообслуживание авиации в море Лаптевых ещё не отвечает предъявляемым к нему требованиям. Например, находясь в Тикси, получить погоду Кожевникова, Нордвика, Встречного, Прончищевой можно только с опозданием не менее 6 часов. Так получается потому, что эти пункты свою погоду дают Диксону, который в свою очередь передаёт её Тикси. Эти пункты находятся в море Лаптевых и естественно должны бы давать погоду непосредственно в Тикси, однако наши старания ввести такой порядок в навигацию 1938 года ни к чему не привели.

Горючее повсеместно хранится безобразно, разливается, портится, бесконтрольно валяется. Это происходит только потому, что авиация в море Лаптевых не имеет людей, при-

283.
*Линейный ледокол
«И. Сталин»*



ставленных к своему бензину, людей которые бы отвечали за хранение горючего.

Питание экипажей не организовано. В крупных портах экипажи питаются от щедрот хозяев портов, на зимовках два пути: или обедать у зимовщиков, или вскрывать свой непзапас (неприкосновенный запас. – Авт.). Как первое, так и второе – ненормально.

Мы считаем необходимым, учитывая серьёзность и перспективы ледовых разведок немедленно приступить к устранению перечисленных выше неполадок и создать нормальные условия работы для авиации, направляемой на ледовые разведки».

Первые три зимовавших парохода – «Русанов», «Пролетарий» и «Рошаль», которые вывел ледокол «Ермак» из района Земли Франца-Иосифа, прибыли в Мурманск уже 7 июля. В конце того же месяца к спасательным операциям присоединился ледокол «Красин». А к 30 августа все суда и ледоколы были выведены на чистую воду. Исключение составил только ледокольный пароход «Георгий Седов», который из-за повреждения руля (руль заклинило в положении «лево на борт») не мог двигаться самостоятельно и был вынужден продолжить дрейф с командой в 15 человек.

Чтобы оказать ему при необходимости оперативную помощь, УПА ГУСМП приняло решение организовать постоянное дежурство большого самолёта как можно ближе к линии дрейфа «Седова». Такой опыт в Полярной авиации уже имелся. Сам начальник И.П. Мазурук после высадки «папанинцев» на Северный полюс отдежурил на о. Рудольфа с аналогичной задачей год.

Поэтому ранней весной 1939 г. на этот остров, где находилась самая северная советская полярная станция, был направлен четырёхмоторный самолёт Г-2 Н-171 (на нём летал на Северный полюс В.С. Молоков) с экипажем в составе: командир Г.К. Орлов, второй пилот Э.К. Пусэп, штурман Л.М. Рубинштейн, радист О.А. Куksин, механики П.П. Петенин, С.К. Фрутецкий и Е.Л. Чернышёв.

Из Москвы авиаторы стартовали 24 марта. И только 16 апреля им удалось перелететь на плато о. Гукера у полярной станции Бухта Тихая, а затем, заправившись, достигнуть о. Рудольфа. Весь путь занял три недели.

Так началось «великое сидение» экипажа Г.К. Орлова, главной задачей которого было отслеживать дрейф «Седова». Для тренировок и поддержки лётной формы на полярной станции имелся небольшой самолёт «Сталь-2». Но скучать экипажу и так не пришлось. К острову пробивался ледокольный пароход-снабженец «Русанов». Последнее



284.
*Командир гидросамолёта
И.И. Черевичный*

судно было здесь только в 1936 г., когда доставило снаряжение для папанинцев. Все с нетерпением ожидали подвоза свежих продуктов, особенно картошки и овощей, новых фильмов и почты.

Как только «Русанов» приблизился к зимовке, сформировали две бригады грузчиков: одну – из работников полярной станции во главе с В. Степановым, другую – из лётчиков под началом Г.К. Орлова. Моряки под руководством опытного капитана А.К. Бурке сколотили из брёвен и досок временный причал, и работа закипела. От стоявшего на якоре парохода сновали шлюпки, загруженные мешками, ящиками и бочками. Бригады грузчиков, сменяя одна другую, быстро вытаскивали груз на берег и складывали его в кучу. Разобрать его и поместить на склад можно будет и позже.

К полуночи ветер усилился, разбив и разбросав временный причал. Дальше пришлось принимать грузы со шлюпок, стоя по пояс в ледяной воде. После ухода «Русанова» напряжённая работа продолжалась. Перетаскивая все грузы на склад, зимовщики начали монтаж привезённой электростанции, поскольку короткая осень была не за горами.

...Ледокольный пароход «Георгий Седов» дрейфовал в высоких широтах Арктики с октября 1937 г. по январь 1940 г., проведя за 27 месяцев (812 дней) множество измерений глубины океана, элементов земного магнетизма, силы тяжести и более 5 тыс. метеонаблюдений. Привязав всё это к четырёмстам точкам, имеющим астрономические измерения координат, «седовцы» дали богатый фактический материал для научных обобщений. По сути дела, это была многолетняя дрейфующая станция, не получившая, правда, порядкового номера.

И только 13 января 1940 г. ледового пленника в Гренландском море освободил ледокол «Иосиф Сталин». Все 15 членов экипажа «Георгия Седова» во главе с капитаном К.С. Бадигиным получили звание Героя Советского Союза, а экипаж самолёта Н-171 был награждён орденами и медалями...

Благодаря целенаправленной работе руководства УПА ГУСМП 1938 год стал этапным в развитии ледовой авиаразведки. До этого она применялась лишь для решения частных задач морских операций. Теперь она получила наконец полное признание и стала неотъемлемой частью не только морских операций, но и всего дела освоения Северного морского пути. Именно с этого года масштабы воздушной разведки стали увеличиваться необычайно быстрыми темпами, и вся её организация приняла более или менее определённые,

законченные формы. В состав экипажей самолётов Полярной авиации стали включать первых бортнаблюдателей и специалистов – гидрологов, прошедших курсы подготовки в Арктическом институте.

Со временем существенный вклад в картирование и методику наблюдений внесли П.А. Гордиенко, Н.Н. Зубов, Д.Б. Карелин, Н.А. Волков, М.М. Сомов. Эти выдающиеся учёные разработали несколько шкал количественной оценки характеристик ледовой обстановки (торосистости, разрушенности, сжатия и др.), усовершенствовали систему условных обозначений, разработали основы методов авианаблюдений и производства ледовой разведки. Они подготовили условия для перехода ледовой разведки от функции, в основном обеспечивающей информацией судоходство, к исследованию разнообразных свойств ледяного покрова и распределению льдов и тем самым заложили основу советской школы ледовой разведки.

Вот как вспоминал о первых полётах почётный полярник, Герой Советского Союза, а в 1938 г. молодой инженер-океанолог и бортовой наблюдатель Центрального института прогнозов М.М. Сомов: *«Не скрою, первые минуты полёта я пребывал в несколько обалдевшем состоянии. Прежде всего одуряюще действовал рёв моторов, особенно сильно сказавшийся вначале, когда уши мои не были защищены. Завершал же всё дикий, ни с чем не сравнимый ветер. С непривычки не мог дышать, захлёбывался им. Он был настолько силён, что если я чуть-чуть высовывался за козырёк с недостаточно плотно сжатыми губами, он сейчас же начинал их выворачивать. Пока я нашёл такое положение за козырьком, при котором голова подвергалась меньше всего ударам ветра, у меня уже заныла шея от непрерывного усилия держать голову прямо».*

В целом первый опыт использования гидрологов наблюдателями на самолётах ледовой разведки оказался не вполне удачным. Однако это не опорочило саму идею. Неудачи были обусловлены главным образом конструктивными особенностями используемых в то время гидросамолётов Дорнье «Валь», исключавших в полёте непосредственный контакт между гидрологом и штурманом. С выходом на ледовую разведку новых машин типа МП-7 такое препятствие полностью устранялось.

В дальнейшем работа бортнаблюдателей существенно облегчила выполнение задач штурманам экипажей, повысила безопасность полётов в сложных погодных условиях, улучшила результаты разведок и качество оформления ледовых карт. Так, принявший участие в таких полётах профессор

Н.Н. Зубов предложил более совершенную унифицированную таблицу условных обозначений, которой вскоре стали пользоваться все наблюдатели.

Не будучи профессиональными авиаторами, бортноблюдатели часто замечали такие трудности обслуживания самолётов на Севере, которые становились привычными для полярных авиаторов.

«Для заправки самолёта весь наш экипаж, – писал М.М. Сомов, – высаживался на коварный грязевой пляж, по дощечкам добирался к обрыву и затем форсировал его восьми-десятиметровую отвесную высоту, выбирая между потоками грязи наиболее твёрдые выступы. Взобравшись на обрывистый берег, каждый брал по бочке и катил к обрыву. Уместно напомнить, что вес бочки с бензином около 250 кг, а катить её приходилось до обрыва по вязкой тундре. Так как для заправки самолёта требовалась 6–8 бочек, то на долю некоторых доставалось прокатить не одну, а подряд две. Бочки подвигали к самому краю и затем сталкивали вниз. Падая на полужидкий пляж, они не разбивались, но зато вязли в нём иногда почти наполовину.

Из грязи их извлекали общими усилиями, подкладывали доски, и они подкатывались к самому самолёту. К борту самолёта крепился небольшой альвеер (ручная помпа), и бензин перекачивался в самолётные баки. При этом он процеживался через замшу. А так как перед перекачиванием бочки подвергались энергичному взбалтыванию, то замша постоянно забивалась отставшей от бочек ржавчиной и разным другим мусором, и процесс перекачки шёл крайне медленно».

Постепенно воздушная ледовая разведка приобрела новый размах, перейдя от решения частных задач к полному и систематическому освещению общего состояния льдов на всей трассе Северного морского пути.

Реализуя на практике решения СНК СССР, касающиеся сужения круга деятельности Главсевморпути и акцентирования внимания Управления на углубленном освоении Северного морского пути, в 1938 г. произошёл ряд организационных изменений в структуре Управления Полярной авиации.

Так, 2 августа была ликвидирована Тихоокеанская воздушная линия УПА ГУСМП, перешедшая в ведение ГУГВФ. А 28 сентября Московский авиаотряд особого назначения был реорганизован в Московскую авиагруппу особого назначения (МАГОН). Согласно приказу от 13 декабря №188, объявившему штатное расписание авиагруппы, в неё вошли: командир – Ф.М. Кузичкин, отряд ледовой разведки

(13 лётчиков, 9 штурманов, 1 инженер, 22 бортмеханика и 13 бортрадистов – 58 чел.), отряд зверобойной разведки (3 чел.), тренировочный отряд (25 чел.) и экспедиционный резерв (15 чел.). Всего – 101 человек.

Не отставали от общих задач, решаемых структурными подразделениями УПА ГУСМП, и чукотские авиаторы Главсевморпути, внося определённый вклад в дело подъёма экономики и культуры Чукотского национального округа. И их труд был по достоинству оценён. Так, 20 мая 1938 г. делегаты IV окружной партийной конференции направили в Москву телеграмму следующего содержания: *«Москва. Главсевморпуть. Шмидту, Белахову, Водопьянову.*

Четвёртая партийная конференция Чукотского национального округа считает своим долгом выразить перед руководством Главсевморпути своё полное удовлетворение работой Чукотского подразделения Полярной авиации. Пилоты Катюхов и Сургучёв, бортмеханики Островенко, Мохов, Соколов и Деннерюк под руководством большевика Каминского за 1936–1937 гг. на устарелой материальной части провели героическую работу по авиационному освоению Чукотки, в результате которой чукотская авиация начинает вплотную подходить к удовлетворению наших очень больших потребностей в авиационной связи. Проведение окружной конференции большевиков Чукотки – результат работы лётного состава авиаподразделения.

Конференция гордится большевистской работой авиаподразделения, его соколами – Каминским, Моховым, Катюховым, которые освоили трассу и овладели капризами суровой Арктики. Мы приветствуем ваше решение о реорганизации подразделения в авиагруппу и надеемся, что вы дадите нашей авиагруппе нужную материальную часть, при которой наши лётчики смогут сделать чудеса в далёкой Арктике».

Особо участники партийной конференции отметили, что личный состав авиаторов *«провёл большую работу по авиационному освоению Чукотки, и авиация начала вплотную подходить к удовлетворению транспортных нужд народного хозяйства округа».*

В постановлении было также записано: *«Конференция обязывает окружком ВКП (б) принять меры по созданию материально-финансовой базы организованного Чукотского национального аэроклуба».*

Инициаторами создания аэроклуба выступили окружной комитет ВЛКСМ и командир Чукотского авиаотряда УПА ГУСМП М.Н.Каминский. Часто бывая в самых отдалённых селениях Чукотки, Михаил Николаевич присматривал там способную местную молодежь.

Теоретические занятия на курсах начались уже 15 ноября 1938 г. и были закончены 12 марта 1939 года.

Преподавателям и курсантам пришлось много и упорно работать, чтобы успешно освоить учебную программу. Ведь у курсантов было всего лишь 3–6 классов образования, к тому же после школы у всех был большой перерыв. Через четыре месяца теоретический курс был пройден, и пилот М.Н. Томилин приступил к практическому обучению курсантов лётному делу на самолёте У-2. Кроме того, все они прошли необходимую подготовку у инструктора парашютного спорта Остроущенко и совершили прыжки.

В марте 1939 г. в Анадырь прилетел начальник Управления Полярной авиации Герой Советского Союза И.П. Мазурук, который после личной проверки техники пилотирования рекомендовал закончивших обучение курсантов в Тамбовскую авиашколу для продолжения лётного образования.

К 1938 г. авиация Дальстроя и Чукотского авиаотряда УПА ГУСМП занимала во внутрирайонных транспортных связях существенное место. Особенно важное значение она имела для сообщения с такими отдалёнными от основных транспортных коммуникаций районами, как Чаун-Чукотский, Восточно-Чукотский, Янский, Омсукчанский.

Значительно увеличился самолётно-моторный парк Дальстроя. Ещё в октябре 1937 г. авиаподразделению была передана лётная часть и самолёты Индигирской геолого-разведочной экспедиции. Существенно расширилась сеть авиационных линий. Общая протяжённость их в 1938 г. составила 6 383 километра. Полностью были освоены воздушные линии: Магадан–Зырянка, Магадан–Усть-Нера, Магадан–Берелех, Магадан–Наяхан и другие. По договору с Колымо-Индигирским речным пароходством Главсевморпути авиаторы Дальстроя организовали переброску в Зырянку нескольких тонн различных остродефицитных грузов, а также пассажиров.

С 1939 г. в Полярную авиацию стали поступать строившиеся по лицензии в Таганроге американские летающие лодки ПБУ-1 «Консолидейтед» – ГСТ, где именовались МП-7 (всего 5 ед.). Первым такую машину под номером Н-275, собранную из американских комплектующих узлов (модель 28-2), получил И.И. Черевичный. Позднее он назовёт её «подарком судьбы». Имея возможность летать до 20 часов без посадки, этот гидросамолёт позволил перейти от тактических прибрежных разведок к стратегическим в глубь Центральной Арктики.

В 1939–1940 гг. продолжилось сужение круга деятельности Главсевморпути как территориально-комплексной

организации. Оно полностью ушло из бассейнов рек Обь и Енисей. Территориальные тресты в Якутии, на Таймыре и Ямале упразднили, все их функции, связанные с обслуживанием населения, передали местным органам. В ведение Гидрометеослужбы перешла основная часть материковых полярных станций. Освоенные авиалинии УПА ГУСМП Омск – Салехард, Красноярск – Енисейск, Якутск – Тикси передали ГУГВФ. Деятельность Главсевморпути сосредоточили на дальнейшем освоении главной арктической магистрали. Все эти меры вскоре дали свои результаты.

В навигацию 1939 г. до 20 июля вышли в плавание 75% судов (19 ед.). Морскими операциями в Западном секторе руководил лично новый начальник ГУСМП И.Д. Папанин со штабом на новом ледоколе «Иосиф Сталин», а в Восточном – Л.В. Розанов со штабом на ледоколе «Лазарь Каганович».

В том же году произошло ещё одно важное событие, повлиявшее на организацию плавания по Северному морскому пути. В целях сосредоточения вопросов гидрометеорологического изучения Арктики, и разработки методов ледовых прогнозов в одном учреждении и приближения этих рекомендаций к запросам моряков было ликвидировано Междуведомственное бюро. Эти задачи возложили на Арктический институт (АНИИ). Научным руководителем его стал В.Ю. Визе. В состав штабов морских операций стали включать специалистов по прогнозированию погоды и ледовой разведки. В практику работы штабов вошли ежедневные диспетчерские совещания, в которых принимали участие как моряки, так и научные работники. Их решения во многом базировались на данных воздушной ледовой разведки самолётов Полярной авиации.

В дальнейшем задачей Института стало составление долгосрочных прогнозов на всю навигацию с последующим уточнением. Синоптические и ледовые прогнозы на предстоящую навигацию докладывались на коллегиях ГУСМП, а позже – после его ликвидации – на коллегиях Минморфлота СССР в Москве. Такая практика стала поворотным моментом в деле составления прогнозов на очередную навигацию и организации научно-оперативного обеспечения морских операций в Арктике.

План перевозок по Северному морскому пути, определённый на 1939 г. постановлением СНК СССР от 4 марта, составлял 101,2 тыс. тонн (завоз – 66,1 тыс. тонн, вывоз – 40,4 тыс. тонн). ГУСМП должно было перевезти 2050 пассажиров (1324 чел. – в прямом направлении и 726 чел. – в обратном). Кроме того, специальным постановлением пра-

вительства на Главсевморпуть возлагалась задача провести до бухты Провидения 8 судов ГУЛАГа НКВД совместно с транспортными судами.

Для обеспечения проводки кораблей по трассе были выделены 4 ледокола: «И. Сталин» и «Ермак» – Карское море, о. Диксон, мыс Челюскин; «Ленин» и «Ф. Литке» – море Лаптевых, Восточно-Сибирское море.

Первыми открыли полёты в Арктике в 1939 г. на самолётах Г-2, зарекомендовавших себя во время папанинской экспедиции на Северный полюс, экипажи И.П. Мазурука и М.В. Водопьянова.

На воздушном корабле Н-170 М.В. Водопьянов со вторым пилотом А.Н. Тягуниным, штурманом А.П. Штепенко, радистом В.Ф. Богдановым, бортмеханиками Ф.И. Бассейном, Ю.А. Бесфамильным и В.М. Латыгиным выполнил рейс из Москвы в Анадырь. На борт они взяли 13 пассажиров и 2700 килограммов груза – оборудование полярных станций, книги и почту. Почти все пассажиры следовали до крайних точек маршрута – мыса Шмидта и Анадыря.

23 марта самолёт стартовал из Москвы на лыжном шасси (на случай распутицы в багажник загрузили колёса). Через 5,5 часов сели в Архангельске, где сутки потратили на профилактику матчасти и более эффективное крепление груза. А когда самолёт был готов к вылету, подул сильный боковой ветер. Попытки Водопьянова взлететь ни к чему не привели. На третий заход он применил нестандартное решение: разогнав машину, резко повернул навстречу ветру и взлетел поперёк полосы. Ночевали в Нарьян-Маре, откуда взяли курс на Амдерму. По пути экипаж вёл наблюдения за ледовой обстановкой в Карском море, передавая данные в эфир. Следующие посадки с ночёвками были в Усть-Каре, Игарке, Хатанге и бухте Кожевникова.

Штурман А.П. Штепенко вспоминал: *«При плохих метеорологических условиях вылетели в Тикси, где по радиосообщениям стояла отличная погода. Весь путь прошли прямым курсом, пролежавшим через хребет Прончищева. Обозначенный на карте «хребет» оказался незначительной возвышенностью, достигающей в некоторых частях высоты не более 300 метров.*

Пересекли Тиксинские горы, и перед нами открылась живописная панорама полярной бухты со стоящими в ней пароходами и многочисленными постройками на берегу. Самолёт встречало всё население. Многие прикатили на велосипедах, другие на коньках легко скользили по гладкому льду залива».

Первого пассажира – директора пушной конторы – надо было посадить на полярной станции Шелагская. Из-за

сильного ветра М.В. Водопьянову пришлось сесть в 10 километрах от станции, где имелось ровное ледяное поле.

Обратный сквозной полёт по этому маршруту с Чукотки выполнил в апреле на самолёте Н-169 усиленный экипаж начальника УПА И.П. Мазурука, куда вошли ещё два пилота – А.Н. Тягунин и М.Н. Каминский, два штурмана, радист и три бортмеханика. На этой машине Илья Павлович летал на Северный полюс и год дежурил на о. Рудольфа.

От Анадыря до Тикси перелёт прошёл благополучно. А на отрезке до Хатанги начался сильный снегопад. Слепой полёт продолжался по счислению. За полчаса до конечной точки экипаж начал снижаться. Штурманы заверили, что самолёт находится над широкой долиной р. Хатанги и может без опасения снижаться до визуальной видимости. На высотомере значилась цифра «800 метров», но в эту минуту пилоты содрогнулись от удара машины о земную поверхность.

Короткая пробежка, и самолёт остановился, наткнувшись на препятствие. Снегопад по-прежнему скрывал всё вокруг. Радио молчит. Пассажирам, которые ничего не почувствовали, объяснили, что по погодным условиям совершена незапланированная посадка и предупредили, что без разрешения выходить нельзя.

Механики зажгли большие примусы, сварили пельмени и чай. Женщинам и детям отдали спальные мешки экипажа. Для туалетных нужд к стойке самолёта привязали длинную верёвку, чтобы не заблудиться в снегопаде.

И.П. Мазурук вспоминал: *«С рассветом пурга стихла, осмотрели место, куда приземлился наш огромный самолёт. Оказывается, мы сели в горах, километрах в ста южнее трассы. Обстановка вокруг самолёта – рассказать, не повесят. Впереди, метрах в трёхстах, обрыв и каньон, поросший лесом. Слева, в двадцати метрах, чёрный выступ скалы выше крыла самолёта. Лыжи прошли меж многих крупных камней, наполовину присыпанных снегом, и упёрлись в большой валун. Это и затормозило движение самолёта в сторону обрыва, спасло нас от катастрофы».*

Оказалось, что самолёт приземлился в 250 километров от Хатанги. Наладили радиосвязь, доложили диспетчеру и приступили к подготовке взлётной полосы. С помощью пассажиров убрали камни и подсыпали снега. Получилась узкая полоса среди камней длиной около 450 метров, но под уклон и против ветра.

После запуска моторов, получив порцию ударов кувалдой, лыжи стронулись со стоянки, и тяжёлый самолёт на полном газу взлетел прямо над каньоном. Позже лётчики

придут к выводу, что посадка, скорее всего, была на одном из расчленённых плоскогорий плато Путорана, к югу от Хатанги. Аэропорт назначения дал экипажу и пассажирам хороший отдых. Дальнейший полёт до Москвы прошёл в штатном режиме. Пассажиры были довольны, ведь раньше дорога в столицу с Чукотки занимала больше месяца.

В начале июля, с выходом на трассу морских судов, самолёты приступили к выполнению задач стратегической и тактической воздушных разведок. В Карском море, у о. Диксона, полуострова Таймыр и Североземельского пролива работали экипажи М.И. Козлова, А.Д. Алексеева, Н.Л. Сырокваши и А.Н. Грацианского, в море Лаптевых, Восточно-Сибирском море, у островов Новая Сибирь и Земля Бунге, пролива Дмитрия Лаптева – И.И. Черевичного, С.А. Асямова и Е.Н. Николаева.

Проведя караваны судов в море Лаптевых, вскоре из-за технического состояния самолётов экипажи Н.Л. Сырокваши и А.Н. Грацианского были вынуждены покинуть Арктику и возвратиться в Москву.

Большая нагрузка в этот период легла на новый самолёт Н-275 МП-7 И.И. Черевичного (второй пилот А.Н. Хлебутин, штурман В.И. Аккуратов, бортрадист А.А. Макаров, бортмеханики В.С. Чечин, В.Д. Терентьев и В.К. Каратаев). Он вылетел на трассу из столицы 4 июля по маршруту Архангельск–Усть-Кара–Игарка–Хатанга–Булун. С 13 по

285.

*Знаменитая «Каталина»
Н-275 И.И. Черевичного*



28 июля экипаж совершил 6 полётов и в основном выполнил ледовую разведку, обследовав море Лаптевых и Восточно-Сибирское море.

В этот период 20 июля экипаж на свой страх и риск впервые в истории советской Полярной авиации достиг самого северного из группы Новосибирских островов – о. Генриетты и сбросил зимовщикам во главе с Яковлевым почту, а затем – о. Жанетты, выполнив его аэрофотосъёмку. Далее по карте на север лежало неисследованное «белое пятно» – Полюс недоступности (данное понятие, характеризующее гигантское пространство в виде треугольника площадью около 3 млн. кв. километров к северо-северо-востоку от о. Врангеля, примыкающее вершиной к географической точке Северного полюса, ввёл канадский полярный исследователь В. Стефанссон, определивший положение этой точки: 83° 50' с. ш., 200° в. д.).

При посадке подробные ледовые донесения лётчики отправили на о. Диксон, мыс Шмидта и на ледокол «Фёдор Литке».

27–28 июля экипаж И.И. Черевичного провёл разведку по маршруту бухта Тикси–мыс Молотова–мыс Челюскина–устье р. Таймыр–Тикси, покрыв расстояние в 4 тыс. километров. При этом зная, что самолёты, находившиеся в Карском море, не могут выполнить разведку в сторону пролива Вилькицкого, лётчики откликнулись на просьбу каравана судов во главе с ледоколом «Ф. Литке» и выполнили эту задачу.

«Вскоре капитан «Литке» тов. Хлебников, – вспоминал И.И. Черевичный, – сообщил, что его караван прошёл мыс Челюскин. Мы очень обрадовались, ведь этот проход был результатом нашей разведки. В этот же день нам прислали благодарности и начальник Полярной авиации тов. Мазурук, и профессор Zubov».

2 августа самолёт Н-275 искал возможность проводки судов севернее Новосибирских островов. И вновь И.И. Черевичный отклонился от маршрута и, пролетев над о. Генриетты, достиг точки 79° с. ш. 166° в. д. Как объяснял этот поступок командир, *«нас, как исследователей, манила мысль лететь ещё дальше туда, где ещё не бывали даже корабли, – к «Полюсу недоступности».* Благо, это позволяла делать новая машина МП-7. Полёт экипажа установил, что суда, идущие с запада на восток от мыса Челюскин, могут продвигаться севернее в обход Новосибирских островов.

После двух удачных полётов к о. Генриетты его зимовщики попросили И.Д. Папанина забросить им самолётом агрегаты для радиостанции и тёплую одежду. Такое решение вскоре было получено.

Одновременно экипаж И.И. Черевичного получил задачу облетать чукотские зимовки с начальником Политуправления ГУСМП Л.Ю. Белаховым. И вновь самолёт Н-275 успешно выполнил задачу, сбросив полярникам на о. Генриетты 4 тюка грузов и произведя съёмку зимовки.

За сравнительно короткий срок авиаторы облетали всю Чукотку и даже два раза побывали в Магадане (бухта Нагаево). А 10 сентября самолёт Н-275 взял курс из Тикси на Москву. За 2 месяца 16 дней он налетал по радиокompасу 95 часов 23 минуты, покрыв расстояние в 60 тыс. километров.

В отчёте на имя начальника УПА ГУСМП командир И.И. Черевичный сделал важные принципиальные выводы, касающиеся всей Полярной авиации и Главсевморпути, на долгосрочную перспективу: *«До навигации 1939 г. самолёты, как правило, несли службу тактической ледовой разведки на трассе. Она определялась районом плавания морских судов – не более 200 километров от берегов материка. Начало авиаразведки было приурочено к выходу одного из судов.*

В навигацию 1939 г. задачи ледовой разведки совершенно изменились. Комплекс работ расширился. Глубокая стратегическая разведка районов до 80-го градуса северной широты выяснила состояние и характер льдов далеко за пределами обычного пути следования судов. Судоводители, располагая этими данными, могли свободнее маневрировать и выбирать наиболее выгодные для плавания районы. Однако известная косность, присущая капитанам, соблюдающим старые традиции, мешала пользоваться рекомендованными авиаразведкой курсами, если они давались севернее привычной трассы.

Между тем трехлетний опыт разведывательных полётов в море Лаптевых позволяет нам утверждать, что в период от 1 августа до 20 сентября путь от мыса Челюскин на Новосибирские острова наиболее благоприятен в ледовом отношении...

Разведка самолёта «Н-243» (пилот Козлов) осветила состояние льдов в Карском море до 80-го градуса северной широты. Мы облетали район восточных берегов Северной Земли (включая архипелаг), острова Де-Лонга и дальше на северо-восток.

Конечно, нашим коммерческим судам в этих широтах делать нечего, но это не означает, что мы не должны там летать. Чем больше сведений мы дадим судоводителям, тем увереннее они будут плавать.

Кроме того, по данным глубокой авиаразведки составляются не только краткосрочные, но и долгосрочные прогнозы состояния льда на трассе.

Надо полагать, что в навигацию 1940 года стратегическая авиаразведка шагнёт далеко вперёд. И если в прошлом году она определяла состояние отдельных морей, то в следующую навигацию она будет делать разрезы нескольких морей...

Это даст возможность расширить трассу Северного морского пути, увеличить скорость продвижения кораблей и осуществить сквозные рейсы коммерческих судов Мурманск–Провидение–Мурманск в одну навигацию.

Начало июня – вполне подходящее время для начала глубокой авиаразведки.

Полярная авиация располагает материальной частью, людскими кадрами и ей вполне по силам сделать разрез всего Ледовитого океана в пределах границ СССР.

Эта работа внесёт большой вклад в науку по изучению полярного бассейна».

Несмотря на высокие результаты, полученные экипажем Н-275, И.П. Мазурук в «Отчёте штаба морских операций Западного района Арктики о проведении навигации за 1939 г.» сделал свои выводы: *«Следует отметить прекрасную работу самолётов Сыровяши, Грацианского, Козлова и Черевичного.*

Пилоту Черевичному однако необходимо больше придерживаться даваемых маршрутов и быть в этом отношении более дисциплинированным».

В целом план перевозок в 1939 г., в том числе благодаря успешной деятельности Полярной авиации, был выполнен полностью. Трассу преодолели за навигацию 10 судов. Первые по всему Северному морскому пути судно совершило двойной рейс: ледокол «Иосиф Сталин» прошёл с запада на восток и вернулся обратно. В том году у советского морского флота закончился период экспедиционных рейсов и начался этап коммерческого плавания.

В 1939 г. И.П. Мазурук поддержал инициативу лётного состава летать в Арктике летом на колёсных машинах. До этого времени командование Полярной авиации считало, что в это время года возможны полёты только на гидросамолётах, а зимой – на лыжах.

Доверие было оказано экипажу Л.Г. Крузе – орденоносцу, участнику экспедиции на Северный полюс. На самолёте с колёсным шасси он вылетел из Москвы в бухту Тикси, совершая посадки через каждые 400–500 километров на естественные аэродромы: морские и речные галечные косы, сухие тундровые плато в Хабаровске, Амдерме, Усть-Каре, Норильске, на мысе Каменном, в бухтах Косистой и Тикси.

Населённые пункты, выбранные Л.Г. Крузе в том полёте для посадки, и в наши дни являются главными узлами запо-

лярной прибрежной магистрали. Хотя в то время каждый из них представлял несколько хибар, сколоченных из плавника, да одиночные домики метеостанций.

Этот полёт разрешил давнишний спор полярных авиаторов – летать или не летать на сухопутных самолётах вдоль побережья Арктики.

В том же году 28 сентября начальник УПА ГУСМП И.П. Мазурук подписал приказ об организации на Красноярском авиаремонтном заводе лётно-испытательной станции (ЛИС). Пополнение авиапарка Полярной авиации требовало переделок поступавших гражданских и военных самолётов под арктические требования и последующих их испытаний. Первым начальником ЛИС был назначен лётчик-испытатель Б.Н. Агров, а ведущим бортмехаником – А.И. Прийдак.

Последний приказ по КАРЗу и последующие решения, которые принимало руководство УПА ГУСМП, выходили в то время, когда в Европе уже разгорался пожар Второй мировой войны.

23 августа 1939 г. в Москве был подписан Договор о ненападении между Германией и Советским Союзом, а 28 сентября – Договор о дружбе и границе с рядом секретных дополнительных протоколов к ним. В них, в частности, предусматривался раздел сфер интересов в Восточной Европе, включая прибалтийские государства и Польшу. И 1 сентября немецкие вооружённые силы пересекли западную границу и атаковали польские укрепления и войска...

Предчувствие приближающейся войны с потенциальным противником вынуждало советское руководство принимать превентивные меры, в том числе по укреплению Главсевморпути и Управления Полярной авиации.

Ещё 22 июля 1938 г. согласно решению Оргбюро ЦК ВКП(б) в счёт партийной «тысячи» и на основании приказа Наркомата обороны СССР (НКО СССР) №01204 в распоряжение ГУСМП при СНК СССР был откомандирован большой отряд военнослужащих РККА и ВМФ. Аналогичный приказ НКО СССР №0449 выходил 18 марта 1940 года (такая практика была продолжена и после Великой Отечественной войны – 12 мая 1947 г.). Все они оставались на действительной военной службе и числились в кадрах Военно-морского флота. Так, например, в УПА пришли в июле 1938 г. – военный-инженер 1-го ранга М.Ф. Кузичкин, а через год, 31 июля 1939 г. – капитан М.И. Козлов.

Не случайно, выступая на XVIII съезде ВКП(б) 15 марта 1939 г. начальник Главсевморпути И.Д. Папанин, цитируя

последнюю статью из журнала ВМС Германии «Марине Рундшау», заверил руководство страны в готовности дать отпор потенциальному агрессору: *«Германия будет вынуждена для полноценной блокады Советской России на Восточном фронте послать флот на Север с целью прервать арктические коммуникации Советской России и, может быть, для захвата морских и авиационных баз на мурманском побережье...*

Нелишне напомнить, что во время интервенции кое-кто уже высаживался на нашем мурманском побережье. Известно также, чем закончилась эта авантюра. Сейчас немецким и иным фашистам не придётся себя утруждать сложной работой по высадке десанта. Их корабли мы постараемся затопить ещё в море».

Вскоре советской Полярной авиации пришлось на деле принять посильное участие в боевых действиях.

2.12. Первое боевое крещение

30 ноября 1939 г. началась советско-финляндская война. Она продолжалась 105 дней, по 13 марта 1940 г. В боевые действия со стороны СССР были вовлечены войска Северо-Западного фронта (7, 13-я армии), 8-й, 9-й и 14-й армий, Северного и Краснознамённого Балтийского флотов – всего около 85 тыс. военнослужащих. Ожесточённые сражения развернулись в Заполярье, в северной и средней Карелии, севернее Ладожского озера, на Карельском перешейке и на Балтике.

В Карелии на Петрозаводском направлении главный удар наносили войска 8-й армии под командованием недавнего «героя Испании и Халхин-Гола», Героя Советского Союза командарма 2 ранга Г.М. Штерна. С боями они продвинулись на 80 километров, но некоторые из частей (18-я стрелковая дивизия и 34-я легкая танковая бригада) попали в окружение и почти полностью были уничтожены. Остальные были вынуждены отступить. Все попытки деблокировать окружённых ни к чему не привели вплоть до конца войны. В ходе боёв 8-я армия понесла большие потери – свыше 31 тыс. убитыми и 63,5 тыс. ранеными. В ходе ликвидации многочисленных «котлов» финнам в качестве трофеев достались 222 танка, 17 броневедомостей, 36 тракторов, 346 автомобилей, 139 орудий, 793 пулемёта, 5898 винтовок и многое другое.

В этих условиях советское командование сделало ставку на авиацию. ВВС 8-й армии возглавлял также «герой Испании», Герой Советского Союза комбриг И.И. Копец. Как

вспоминал впоследствии его военный комиссар генерал-полковник авиации А.Г. Рытов: *«Штерн вызвал Копца и меня и поставил задачу: немедленно, пока не подойдут на помощь наземные части, организовать доставку по воздуху всего необходимого для зажатой в кольцо группировки войск. Финны старались всячески воспрепятствовать задуманной операции, вели по низко летящим самолётам яростный огонь. Но экипажи прорывались сквозь зенитный заслон, сбрасывали осаждёнными бочки с горючим, мешки с продуктами питания, патронами и снарядами, медикаментами и тёплой одеждой».*

Основные силы авиации армии в составе 14-й смешанной авиабригады (49-го иап – 58 самолётов И-16, И-15 и 72-го сбав – 33 СБ, 5 самолётов-корректировщиков Р-5) базировались на аэродроме Бесовец в районе Петрозаводска. Позже состав ВВС армии был усилен 13-й сбав (18-й и 48-й скоростные бомбардировочные и 39-й легкособомбардировочный авиаполки), 11-м лбав и 13-м сбав.

Полярные лётчики не могли остаться в стороне, когда шла тяжёлая война на Севере. Как вспоминал Герой Советского Союза М.В. Водопьянов, *«с первых дней войны мы начали бомбардировать руководство «Главсевморпути» с просьбой отправить нас в состав ВВС действующей армии, указывая при этом, что наш опыт полётов в высоких широтах в зимнее время будет востребован. Однако нам отвечали, что мы и так выполняем правительственные задания и необходимы здесь».*

Однако обращения полярных героев были услышаны в Кремле. И с 1 декабря 1939 г. авиаотряд УПА ГУСМП под командованием начальника И.П. Мазурука вошёл в состав 72-го сап ВВС 8-й армии. Вот как об этом писал позже штурман В.И. Аккуратов: *«Странная была война. Истрашная. Она показала нашу абсолютную неподготовленность – ни оружием, ни обмундированием. Сколько было одних обмороженных!»*

Я попал на неё самым неожиданным образом. В начале декабря 1939 года, ночью, мне звонит Мазурук: «Срочно собирайся. Армейское командование дало задание – двум самолётам АНТ-6 из Полярной авиации поставить вооружение и бомбодержатели и срочно перелететь в Петрозаводск в подчинение авиакорпуса 8-й армии. Ты летишь со мной».

Прилетаем на место двумя экипажами – Мазурука и Водопьянова. Морозы страшные, до минус сорока. Вся армейская авиация стоит на земле, она в таких условиях летать не умеет. Дошло до того, что в финских населённых пунктах



с наступлением темноты не соблюдали светомаскировку – не боялись налётов. А не летали потому, что военные лётчики при низкой температуре не могли запустить моторы. У нас, полярников, были специальные примуса для подогрева масла, и мы сразу стали летать на бомбёжку. Решили обучить этому вояк. Их командиры поначалу пришли в ужас от такого нарушения артикула».

А вот что вспоминал о прибытии на фронт, в то время пилот 1-го класса МАГОНа УПА, М.В. Водопьянов: «Тяжёлые самолёты, на которых мы летали на Северный полюс, стояли в полной исправности на Центральном аэродроме. И, когда в 1939 году началась война с белофиннами, я вспомнил обещание, данное мною нашему правительству при возвращении с Северного полюса: «На этих мощных советских машинах мы завоевали Северный полюс. Если понадобится – эти же самолёты мы повернём в ту сторону, откуда посмеет напасть на нас враг».

Я явился к товарищу Ворошилову.

– Разрешите мне, товарищ Ворошилов, – сказал я, – сдержать своё слово. Моя машина поднимает пять тонн. Я могу перебрасывать раненых, перевозить технический состав с одного аэродрома на другой. У меня есть опыт полётов в зимних условиях... (по другим данным, М.В. Водопьянов обратился за разрешением вылететь на фронт лично к Сталину. – Авт.).

286.

Экипаж СБ получает последние инструкции перед ночным полётом



287.
Бомбардировщик ДБ-3
после вынужденной
посадки в лесу

На другой день я получил задание. На машине были установлены три пулемёта и бомбодержатели на пять тонн.

Я вылетел на фронт. Мне впервые предстояло воевать. Свою службу на аэродроме в годы Гражданской войны я не мог считать боевым опытом. Я тогда был не лётчиком, а конюхом, да и авиация в те времена была в младенческом состоянии.

Итак, я должен был получить боевое крещение».

При поддержке начальника ВВС комкора Я.В. Смушкевича, который отчётливо понимал, что участие полярных лётчиков в войне с их богатым опытом дальних полётов и эксплуатации самолётов в суровых зимних условиях крайне желательно, И.П. Мазуруку поручили сформировать ночную бомбардировочную авиагруппу, состоящую из двух отрядов с самолётами Г-2 или ТБ-3 и АНТ-40 или СБ.

Все машины перед отбытием на фронт были дооборудованы бомбардировочным и стрелковым вооружением. В частности, в фюзеляжах ТБ-3 разместили 26 бомбодержателей под бомбы массой до 100 килограмм, а под фюзеляжем и консолями смонтировали замки для 8 крупнокалиберных бомб массой 250 килограмм. Если по количеству бомбодержателей обе «Авиаарктики» мало отличались от строевых ТБ, то по количеству пулемётов — довольно заметно. На обоих самолётах отсутствовали люковые и шассийные огневые точки (от носовых экипажи

отказались), но зато в верхней фюзеляжной и кормовой турелях были установлены 3 пулемёта ШКАС, в то время как на многих других самолётах аналогичного типа ранних модификаций стояли менее мощные «спарки» пулемётов ДА. Каждый из СБ мог нести по 600 килограмм авиабомб и имел по 6 пулемётов ШКАС.

Кроме того, ТБ-3, применявшиеся в Полярной авиации, серьёзно отличались от строевых машин. Они располагали закрытыми пилотскими кабинами типа «лимузин» с отопителями, более мощными высотными моторами М-34ФРНВ, ёмкими бензобаками и богатым приборным оборудованием, которое включало радиополукомпас и более совершенные радиостанции.

На ТБ поручили летать отряду Героя Советского Союза М.В. Водопьянова, а на СБ – Героя Советского Союза И.П. Мазурука. Генерал-полковник авиации А.Г. Рытов вспоминал: *«К началу войны с финнами Мазурук жил в Москве. Его никто не собирался призывать в действующую армию. Ценили опыт и знания Ильи Павловича, берегли его для других, более важных дел, с которыми мог справиться только он.*

Но сам Мазурук рассудил по-иному. Он сел в свою красную машину с размашистой надписью на борту: «Арктика» – и прилетел к нам на фронт. Копцу и мне объяснил своё решение просто:

– Я могу летать в любую погоду, при самой плохой видимости. А ваш участок фронта – тот же север. Молодым лётчикам наверняка нужна помощь. Вот мне и хочется передать им всё, что я знаю.

Намерение Ильи Павловича было самое благородное, и мы, конечно, с удовольствием приняли его в свою семью. Он летал по аэродромам, охотно делился с лётчиками и штурманами своим опытом пилотирования, навигации и эксплуатации техники в своеобразных условиях северного края. Летный состав наших частей он покорила простотой и душевностью. Каждое слово полярного лётчика воспринималось ими как откровение.

Прошло, наверное, дней десять, и Илья Павлович предъявил нам «ультиматум»:

– Спасибо, что допустили меня до работы. Но я и сам хочу летать на бомбёжку.

Просьба его поставила нас в тупик. На войне всякое может случиться. Погибнет такой человек – потеря невосполнимая. Да и кому нужна эта жертва?

Связались по телефону с начальством, спросили, как быть. Нам ответили:

– На ваше усмотрение.

– Раз просит – давайте разрешим, – согласился Конец.
– Только не на ТБ-3 (причина была проста – в ходе боевых вылетов на тяжело вооружённом самолёте М.В. Водопьянова скорость падала со 180 километров в час до 150, что делало его в дополнение к медленному набору высоты, предельному потолку в 1800 метров и оранжевой раскраске более уязвимым для средств ПВО противника. – Авт.). Поручим ему сформировать и подготовить для ночных полётов эскадрилью скоростных бомбардировщиков. Илья Павлович охотно согласился, отобрал наиболее опытных лётчиков и штурманов и занялся их обучением».

Костяк отряда М.В. Водопьянова составили полярные лётчики из Нарьян-Мара. По прибытии в Петрозаводск они принимали новенькие самолёты, в экипажи которых входили военные авиаторы. Исключение составили машины Н-172 и Н-170, на которых прилетели И.П. Мазурук и М.В. Водопьянов и которые имели традиционные полярные красную и оранжевую раскраски. За это, например, самолёт М.В. Водопьянова получил в полку прозвище «Рыжая королева». Об этом он написал в «Полярном лётчике»: «В Петрозаводске произошла очень тёплая встреча. Лётчики, механики обступили самолёт. Увидев бомбодержатели, они спросили:

– Не боевые ли полёты вы думаете совершать?

– Не прилетел же я сюда Южный полюс открывать! – отшутился я.

– Да вас на такой «корове» в первом же полёте собьют, – уверенно сказал командир полка. – Машина-то у вас окрашена в оранжевый цвет, для арктических условий. А тут вы только размаскируете нам аэродром... Какая скорость вашего самолёта? – неожиданно спросил он.

– Сто восемьдесят километров.

Со стороны послышались смешки и реплики:

– Да... На такой телеге далеко не уедешь! Больно неповоротлива... да приметна. Разве только ночью...

Я, конечно, не очень был обрадован такой оценкой моей «коровы», но делать нечего: товарищи были правы.

– Ночью так ночью, – покорно сказал я».

Тем не менее уже 8 декабря 1939 г. экипаж полковника М.В. Водопьянова, усиленный военным штурманом и тремя стрелками, совершил первый боевой вылет на бомбардировку железнодорожной станции Сона. Ему удалось разбомбить вражеский объект и отрезать путь к отступлению финскому бронепоезду. Как вспоминал Михаил Васильевич: «Выполнив задание, мы благополучно (если не считать, что

нас обстреляли зенитки) вернулись домой. Наш полёт вызвал много разговоров среди лётчиков, а командир сказал:

– Ну, ничего! «Корова» ваша, видно, дойная. Нам такая подходит!

Однако командование запретило нам летать днём – боялись, что рано или поздно белофинны нас подкараулят: уж слишком заметная машина. Но мы и в ночном полёте однажды так отличились, что рассказы о нашей машине долго ходили по всему фронту».

9 декабря впервые бомбил станцию противника Янисъярви и экипаж ТБ-3 И.П. Мазурука. Позже М.В. Водопьянов на своём Н-170 вылетал на боевые задания ещё несколько раз. В одном из ночных полётов с его бомбардировщиком произошло неладное. Возвращаясь с боевого задания после сброса бомб, машина угодила в сплошную облачность. Зная, что она оснащена первой отечественной системой антиобледенения, командир экипажа, не раздумывая, включил её. В этот момент облачный фронт остался позади, и тут же самолёт попал в завесу из разрывов зенитных снарядов. Вдобавок сзади послышался стук заработавшего пулемёта. М.В. Водопьянов решил, что их атакует ночной истребитель противника, хотя о наличии таких самолётов у финнов советская разведка не сообщала. При этом зенитки врага продолжали стрелять, и довольно прицельно. Всё выяснилось на земле только после посадки. Как оказалось, вместо антиобледенителя, Михаил Васильевич по недосмотру включил аэронавигационные огни, а стрелок, увидев, что по ним стреляют вражеские зенитки, решил открыть ответный огонь из ШКАСа по финским огневым точкам. При этом он подумал, что командир специально «подсвечивал» ему цели противника.

Для комплектования отряда скоростных бомбардировщиков И.П. Мазурук вернулся в Москву, где сформировал при 22-м авиазаводе из своих подчинённых и пилотов ГВФ 15 экипажей. В число их вошёл и И.И. Черевичный (позже его не отпустит на фронт начальник ГУСМП И.Д. Папанин). Все они в декабре 1939 г. – январе 1940 г. прошли ускоренную подготовку на СБ-2М-103А – по 8 вывозных и 3 самостоятельных полёта (в том числе с одним работающим мотором), с углублённым изучением материальной части самолёта СБ и мотора М-100.

Первые 5 новейших машин, которые составили основу отряда, он привёл на фронтовой аэродром 27 декабря 1939 года. К февралю подразделение пополнилось новыми экипажами и самолётами и стало насчитывать 8 бомбардировщиков, которые без потерь пролетали вплоть до конца



288.
Воздушный стрелок
за турелью с двумя
пулемётами ДА



289.
Штурман
В.И. Аккуратов перед
уходом на «зимнюю войну»

войны. Их лётчики летали ночью, а военные – днём. При этом они активно *«передавали опыт полётов в зимних условиях ВВС»*. Тяжёлые ТБ в ходе полётов нередко прикрывали более скоростные и манёвренные СБ, которые могли уходить даже от английских истребителей «Геркулес», состоявших на вооружении ВВС Финляндии. Вместе со всеми частями авиации 8-й армии самолёты полярных авиаторов бомбили за линией фронта железнодорожные узлы, скопления войск противника в лесах, автоколонны и обозы на заснеженных дорогах.

Однако, как писал генерал-полковник авиации А.Г. Рытов, *«условия для действий авиации на фронте оказались чрезвычайно тяжёлыми... От станции снабжения наши части находились в 200-х километрах. Если учесть бездорожье, отсутствие необходимого количества машин, станут понятными трудности снабжения авиации горючим и смазочными материалами, боеприпасами и продовольствием, запасными частями и многим другим... Чтобы чётче организовать работу в этой области, мы назначили внештатного комиссара по снабжению и тылу ВВС армии, а на авиабазах ввели должности политруков хозяйственных и технических отделов...»*

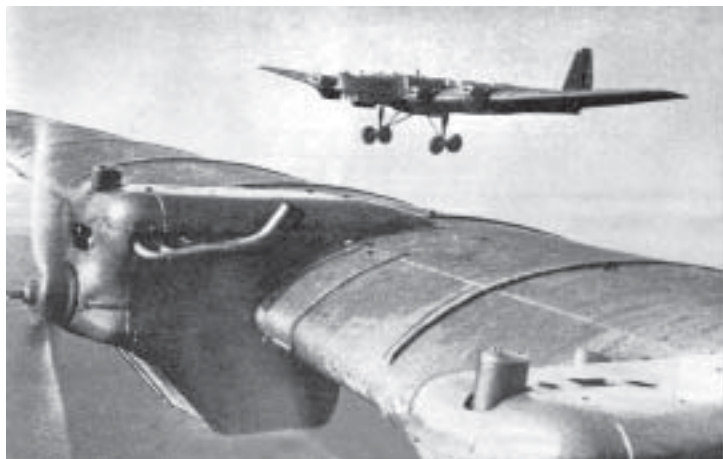
Число армейских аэродромов оказалось до крайности мало. К тому же находились они далеко от границы...

Зима стояла на редкость морозная... В иные дни морозы доходили до пятидесяти и более градусов. Выпал глубокий снег. Дороги замело. На них создавались пробки, ликвидировать которые не удавалось в течение многих часов. Поэтому с подвозом случались большие перебои...

Управляться с самолётами было не легче. Нередко моторы... не удавалось запустить в течение суток. Техники и мотористы ходили с обмороженными лицами, распухшими руками. Не меньше их страдали и шофёры, особенно водители специальных машин. Масло на морозе загустевало настолько, что заправить им самолёт не представлялось никакой возможности. Оно делалось как вар. Не раз случалось, что на самолётах... от сильного холода лопались масляные бачки...

Финской авиации в полосе нашей армии было мало... Наши бомбардировщики...редко когда встречались с вражескими самолётами. Истребителям же вовсе не было работы. Некоторые лётчики в глаза не видели вражеских машин... Боевые задачи нередко ставились без учёта средств и возможностей авиации... Образно говоря, порой мы наносили удары не кулаком, а растопыренными пальцами».

По неполным данным, потери Полярной авиации в советско-финляндской войне составили 3 экипажа.



290.
*Бомбардировщики ТБ-3
идут на цель*

По окончании боевых действий в апреле 1940 г. И.П. Ма-зурок и М.В. Водопьянов (налетал на фронте 74 часа) были награждены орденами Красного Знамени. В том же месяце бортмеханик Михаила Васильевича Ф.И. Бассейн был отмечен орденом Красной Звезды, а ещё семеро полярных лётчиков из его отряда – медалями «За боевые заслуги». Эти награды они получали в Кремле из рук «всесоюзного старосты» М.И. Калинина.

Вместе с лётчиками УПА ГУСМП в войне с Финляндией принимали участие и другие известные авиаторы – покорители Арктики и Северного полюса.

Некоторые из них воевали в составе 85-го отдельного бомбардировочного авиационного полка (обап) особого назначения, которым командовал участник исторического перелёта из Москвы в Нью-Йорк в экипаже АНТ-4 «Страна Советов», главный штурман ВВС комбриг Б.В. Стерлигов. Эту авиа часть, имевшую на вооружении самолёты ДБ-3 и СБ и базировавшуюся в Пушкине под Ленинградом, обычно называли «особая слепая» или «экспериментальная группа», так как она предназначалась для «обкатки» на фронте различных технических и тактических новинок. Полк полностью укомплектовали лётчиками-инструкторами по технике пилотирования ВВС округов, авиабригад, учебных центров авиации, которые были подготовлены к полётам днём и ночью в любых метеоусловиях. В частности, в январе-феврале 1940 г. 10 боевых вылетов на дальнем бомбардировщике ДБ-3 в качестве заместителя командира 85-го обап совершил Герой Советского Союза полковник А.Б. Юмашев. В том же полку воевал и Герой Советского Союза полковник Г.Ф. Байдуков, который сделал 8 боевых вылетов и был награждён орденом Красного Знамени. Из

76 дней пребывания на фронте 85-й обап летал на боевые задания 68 дней и совершил более 300 самолёто-вылетов.

Другой Герой Советского Союза комбриг И.Т. Спирин командовал авиагруппой особого назначения ВВС 9-й армии. И хотя группа входила в состав действующей армии всего две недели, с 1 по 13 марта 1940 г., она смогла сделать до 200 боевых самолёто-вылетов и нанести ощутимый удар по коммуникациям, военным объектам и линии обороны противника за Полярным кругом. В представлении на орден Красной Звезды командующий ВВС 9-й армии комдив П.В. Рычагов, военный комиссар ВВС армии полковой комиссар Г.П. Политыкин и начальник штаба ВВС армии полковник Мяжкин 25 марта 1940 г. отмечали: *«Товарищ Спирин, будучи командиром авиационной группы ВВС 9-й армии, показал, наряду с имеющимся высоким военным и лётным образованием, большую практическую деятельность в руководстве. За короткий срок из отдельных разрозненных эскадрилий сплотил авиационную группу...»*

Товарищ Спирин на всём протяжении работы группы лично возглавлял боевые вылеты на все опасные объекты».

Ещё один Герой Советского Союза полковник П.Г. Головин прибыл на Балтику воевать с Финляндией на бомбардировщике СБ с испытательных работ в декабре 1939 года. В приказе о его командировании начальник авиации ВМФ комдив С.Ф. Жаворонков и исполнявший обязанности военкома интендант 1 ранга Кулешов особо выделили задачи, которые был призван решать на фронте полярный ас:

«Командующему ВВС КБФ комбригу Ермаченкову.

Направляется в Ваше распоряжение Герой Советского Союза, полковник запаса Головин Павел Георгиевич для включения в состав 57-го сбп.

Полковника запаса т. Головина используйте главным образом для боевых действий в сложных метеоусловиях, по Вашему усмотрению.

Выделить одного из лучших летнабов-бомбардиров, стрелка-радиста и мотористов для включения в состав экипажа т. Головина.

Одновременно вместе с т. Головиным следует механик т. Чечин».

О том, как воевал П.Г. Головин, оставил свои воспоминания генерал-майор авиации В.И. Раков: *«В авиационные части и подразделения пришли лётчики из Полярной авиации и Гражданского воздушного флота. К нашей эскадрилье был прикомандирован Герой Советского Союза П.Г. Головин. Я был с ним уже знаком. В 1935 году он принимал в отряде, которым я тогда командовал, самолёт Р-6. На этом самолете он впо-*

следствии летал над Северным полюсом, разведывал ледовую обстановку перед высадкой группы Папанина.

Павел Георгиевич был человеком очень известным, и не только в авиационных кругах, а во всей стране, но это не породило в нем ни малейшего зазнайства. Он оставался простым и скромным. О своей известности Головин рассказывал не без юмора...

К нам в эскадрилью Головин приехал в звании полковника, но летал вместе со всеми как рядовой летчик. Правда, учитывая его огромный опыт в сложных полярных условиях, мы старались не ставить его в общий строй. Большей частью он летал один, особенно в туман и снегопад, охотился на морских путях за военными транспортами.

Его техник Чечель (правильно – В.С. Чечин. – Авт.) был образцом трудолюбия и преданности. Головина не ограничивали временем полёта. Он мог вернуться и через час, если сразу перед Аландами или Ханко повстречает военный транспорт. Мог пролетать и все пять часов. Чечель простаивал на аэродроме, как журавль в поле, устремив взор в сторону, откуда должен появиться самолёт. Он был высокого роста, суховат и действительно чем-то напоминал журавля. Возвращаясь из успешного полёта, Головин подходил к аэродрому, покачивая крыльями, и это вызывало в Чечеле несказанную радость. Если же полёт особой удачи не приносил, Чечель переживал это, наверное, больше самого Головина.

В один из облачных дней мы вылетели троём: Головин, Карелов и я, шли строем звена... Погода в тот день была несколько необычная. Над аэродромом стоял тонкий слой облаков, нам не потребовалось большого труда, чтобы его пробить. Но к северу облачность становилась всё более мощной, росла перед нами, как огромная гора. Пришлось лезть на неё. Идём над самыми клубящимися облаками, а высоту надо всё набирать и набирать. Сперва три тысячи метров, потом пять, наконец, восемь тысяч, а мы идём над облаками словно бы бреющим полётом. На высоте восемь тысяч метров за самолётами потянулся длинный белый след инверсии.

Прошли уже Раумо и Пори, впереди по-прежнему лежало необозримое белоснежное поле, но перед самым Кристинадтом облака словно обрезало. Так как мы шли низко над ними, то не могли увидеть землю издалека, она возникла сразу, как открывается после перевала через большой горный хребет вид на расстилающиеся внизу долины и ущелья. Стали видны береговая черта, гладкая заснеженная поверхность замёрзших озёр и лес, темнеющий даже под снежной опушкой. К порту из глубины Ботнического залива вёл фарватер. У причалов стояло несколько пароходов.



291.
Герой Советского Союза И.Т. Спирин в качестве штурмана участвовал в ряде рекордных перелётов на Север, в Китай и Европу.



292.
ТБ-3 возвращается с
боевого задания

Покачив самолёт с крыла на крыло, я предложил сомкнуть строй. Боцану не потребовалось ни большого труда, ни времени, чтобы взять корабли на прицел. Открыли бомбовые люки, и это послужило для остальных сигналом подготовиться к бомбометанию. Доворот на боевой курс был незначительным.

Большая высота нашего полёта ограничивала возможности зенитчиков. Нас могли достать только снаряды крупнокалиберных орудий, но они пока молчали. Истребители, дежурившие на земле, перехватить нас не успевали.

Несколько секунд устойчивого курса с точным выдерживанием скорости, и серия бомб с трёх самолётов посыпалась на корабли. Стрельбы всё ещё не было, и мы прошли вперёд, чтобы, дождавшись взрывов, сфотографировать результаты бомбометания. Только когда мы начали разворачиваться, последовали запоздалые одиночные выстрелы зенитчиков.

Обратный наш полёт был как бы спуском с той горы, на которую мы так долго забирались. Восемь тысяч метров, пять, три тысячи... По расчёту штурмана, под нами был аэродром.

– Какую дают оттуда погоду? – спросил я Боцана.

– Полчаса назад передавали – сплошная облачность высотой сто метров.

«А если сейчас пятьдесят метров или туман, что тогда? – подумал я. – Пробить трехкилометровый слой и, не найдя земли, карабкаться опять наверх?»

Как ни натренированы участники полёта, перспектива малоприятная. Примерно в такой ситуации погиб во время боевого полёта мой друг Бельский.

«Пойдём дальше, наши аэродромы до Литвы», – решил я.

Продолжая спуск с облачной горы, пролетели ещё почти час, наконец, снизились до тысячи метров и нашли просветы, чтобы нырнуть в них под облака. Я считал, что мы находимся примерно в северной части Латвии. На западе где-то поблизости должен быть Рижский залив...

Однообразный ландшафт не имел характерных деталей. Среди полей – отдельные группки построек, скорее хутора, чем деревни.

Прошло двадцать минут, а картина не изменилась... Летим ещё пятнадцать минут. Здорово же нас снесло!.. Мы летели ещё довольно долго, прежде чем нашим глазам, уже утомлённым однообразием лежавшего внизу ландшафта, открылась морская даль.

– Наконец-то! – облегчённо вздохнули мы. Карелов и Головин следовали сзади. Повернули на север и пошли вдоль берега. Заметных ориентиров на земле по-прежнему не

было... Пролетели еще пятнадцать минут. Наконец впереди обозначился крупный город.

– Рига! – узнали мы сразу, хотя были крайне поражены...

Восстановив ориентировку, повернули вдоль берега на север. Теперь всё было в порядке, только до аэродрома оставался ещё час полёта, а мы пробыли в воздухе уже более четырёх.

«Может быть, сесть в Риге?» – подумал я.

Проверил горючее – на час хватит наверняка. А у Карелова? У Головина? У Карелова, я знал, должно быть столько же. При совместных полётах у нас в бензобаках всегда оставалось почти одинаковое количество бензина. Но Головин ходить в строю не привык, больше летал один. В этом же полёте он должен был держаться строя, а это почти всегда приводит к перерасходу горючего. Немного отстал, немного наскочил – режим неровный. Чтобы догнать, приходится форсировать мотор, а он при этом ест больше бензина.

– Спросите, сколько горючего у Головина. Если мало, пусть возвращается в Ригу, – передал я стрелку-радисту Сергееву.

Ответа от Головина не было, но самолёт его повернул обратно.

«Значит, садится в Риге, – подумал я. – Но почему он ничего не передал по радио?»

– Есть что от Головина? – переспросил я Сергеева.

– Нет, – последовал ответ.

– Следите!

– Есть следить!

Уже когда самолёт скрылся на горизонте, от него пришло сообщение: «Сажусь в Риге».

– Но это передано не почерком Кротенко! – озабоченно заметил Сергеев...

Уже когда Головин вернулся на аэродром, мы узнали, что произошло с Кротенко. Озабоченный тем, чтобы не пропустить неожиданного нападения истребителей, он не уберёгся от жестокого мороза, который на большой высоте доходил до 60 градусов, и обморозил всё лицо. Но беда не приходит одна. Обмороженный стрелок-радист не заметил, как прекратилось поступление кислорода, и вовремя не подключился к другому баллону. Потеряв сознание, он свалился на дно кабины и пролежал там до тех пор, пока самолёт не снизился. Тогда сознание вернулось к Кротенко, однако он успел обморозить и руки. Слушая наши запросы, он сразу передавал их по ларингофону Головину, но не мог совладать с ключом. Только перед самой посадкой

выстукал сообщение одереженными руками — кое-как, с большими перерывами и, конечно, совсем не своим обычным «почерком».

Мы с Кареловым пришли на свой аэродром и сели вместе с ходу. В конце пробега у моторов остановились винты».

За активное участие в боевых действиях против финских войск Герой Советского Союза полковник П.Г. Головин был награждён орденом Красного Знамени.

Командование авиации ВМФ планировало использовать в боевых частях опыт и другого известного полярного аса Ф.Б. Фариха.

Фабио Брунович был призван в ряды ВВС с началом советско-финляндской войны. В ноябре 1939 г. ему было присвоено воинское звание майор. Он занимался подготовкой молодых пилотов и совершил на бомбардировщике ТБ-3 20 боевых вылетов по тылам финской армии.

Уже в декабре того же года Главный штаб ВМФ СССР подготовил директиву Военному совету Краснознамённого Балтийского флота (в копиях заместителю наркома ВМФ флагману флота 2 ранга И.С. Исакову и командующему ВВС КБФ комбригу В.В. Ермаченкову) за подписью народного комиссара флота 2 ранга Н.Г. Кузнецова:

«В распоряжение командующего ВВС КБФ командировается полярный лётчик тов. Фарих, летающий в любых метеоусловиях днём и ночью, со своим самолётом ТБ-3 и экипажем.

Тов. Фарих использовать главным образом при сложных метеоусловиях для уничтожения кораблей и батарей береговой обороны в Финском и Ботническом заливах, для бомбардировочных действий по путям сообщения, важным военным объектам тыла и для производства разведки.

Задачи на боевую работу тов. Фарих ставить только командующему ВВС КБФ с ведома начальника авиации ВМФ комдива тов. Жаворонкова.

Основным методом работы тов. Фарих должны быть его одиночные действия, основанные на принципе внезапности, скрытности и военной хитрости, с полным использованием сложных метеоусловий.

Для тех же целей выделить из состава ВВС КБФ подготовленные экипажи для полётов в любых метеоусловиях днём и ночью на самолётах ДБ-3 и СБ.

Вам надлежит:

1. Детально ознакомить тов. Фарих с установленным на Балтийском театре воздушным режимом полётов и действующими правилами взаимодействия с кораблями флота, с частями ВВС КБФ и береговой обороны.

2. Систематически информировать тов. Фарих о разведданных и обстановке в районе его полётов, а также ознакомить его с силуэтами военно-морских кораблей КБФ.

3. В зависимости от боевой задачи, возложенной на тов. Фарих, предоставлять ему для полётов боевые самолёты.

4. Базирование самолёта тов. Фарих, в зависимости от обстановки, производить на аэродромах ВВС КБФ Палдиски или на острове Даго.

5. Для обеспечения боевой работы на указанных аэродромах иметь бомбы, горючее, смазочное и др. необходимое имущество и материалы.

6. Выделить в распоряжение тов. Фарих 2-х лучших снайперов-стрелков и одного отличного штурмана-бомбардира.

7. Установить для обслуживания полётов тов. Фарих подвижные радиомаяки на о. Даго и в Палдиски».

Однако по ряду обстоятельств Ф.Б. Фарих не смог прибыть на флот, и на проекте директивы наркома появилась резолюция: «Н-1. В связи с отменой командировки т. Фарих документ не разослан. Экз. 2, 3 и 4 уничтожены. Зам. нач. штаба 12.01.40 [подпись неразборчива]».

Больше повезло другому полярному лётчику из состава МАГОНа УПА ГУСМП М.И. Козлову.

Матвей Ильич – в прошлом красноармеец оружейных мастерских 6-й армии, народный учитель и балтийский краснофлотец, три года отучившийся в Военно-морском училище им. М.В. Фрунзе, выпускник Егорьевской высшей военно-теоретической школы ВВС РККА и Севастопольской высшей школы красных морских лётчиков имени Л.Д. Троцкого – десять лет служил на Чёрном и Балтийском морях, в том числе два года корабельным лётчиком на крейсере «Червона Украина», а также в НИИ ВВС. После увольнения из рядов РККА в сентябре 1936 г. пришёл в Полярную авиацию. 31 июля 1939 г. приказом наркома ВМФ он был определён в кадры Военно-морского флота и откомандирован в счёт «1000» для прохождения дальнейшей службы в УПА Главсевморпути при СНК СССР, в Московскую авиационную группу особого назначения.

А в декабре того же года с началом войны с Финляндией был направлен на Балтфлот в 57-й бомбардировочный авиаполк, где воевал в качестве лётчика до конца боевых действий. Учитывая огромный «метеорологический» опыт, приобретённый М.И. Козловым в Арктике, командование поручало ему вести разведку погоды: он определял высоту облачности, силу ветра, словом, «давал погоду»



293.
Герой Советского Союза
И.П. Мазурук

сослуживцам, которые вылетали затем на боевое задание. В 1940 г. М.И. Козлову было присвоено воинское звание майор (28 апреля 1941 г. – подполковник), он был принят в члены ВКП(б) и награждён орденом Красного Знамени и знаком «Почётный полярник».

15 боевых вылетов на бомбардировку финских войск совершил в 1939–1940 гг. и будущий Герой Советского Союза, главный штурман Полярной авиации Александр Павлович Штепенко, за что был награждён орденом Красного Знамени.

На Северном флоте в войне с Финляндией отличился ещё один морской лётчик, будущий Герой Советского Союза, начальник УПА и Главсевморпути комбриг Александр Алексеевич Кузнецов. Будучи командующим ВВС, он лично сделал несколько боевых вылетов и руководил действиями 118-го ближнеразведывательного и 72-го смешанного авиapolков и 49-й отдельной эскадрильи. Северяне вели воздушную разведку и выполняли специальные задания штаба флота по переброске боеприпасов, медикаментов и продовольствия десантным отрядам и сухопутным войскам.

4 июня 1940 года ему – 36-летнему командующему – было присвоено только что введенное воинское звание генерал-майор авиации.

В советско-финляндской войне принял участие другой герой «челюскинской эпопеи» Герой Советского Союза полковник Н.П. Каманин. После окончания академии в 1939 г. он был назначен командиром легкобомбардировочной бригады под Харьков. Потом он принял авиационную дивизию в Средней Азии. В этот период его включили в состав группы командиров, направленной для изучения опыта применения авиации в боевых действиях на Карельском фронте в ВВС 13-й армии, которой командовал Герой Советского Союза комбриг Ф.П. Полынин, а начальником разведки являлся будущий дважды Герой Советского Союза полковник В.Г. Рязанов.

Командование ВВС 8-й армии высоко оценило участие полярных лётчиков в боевых действиях. *«Эскадрилья Мазурука, – писал А.Г. Рытов, – сыграла на фронте заметную роль. Её ночные налёты на вражеские объекты всегда оказывались неожиданными. Противник нёс немалые потери. Летая с ним, экипажи надёжно овладели практикой ночных полётов, многие из лётчиков и штурманов стали опытными инструкторами. Улетел от нас Мазурук с орденом Красного Знамени. Все мы долго вспоминали его добрым словом».*

13 апреля 1940 г. лётчиков Полярной авиации и ГВФ демобилизовали из рядов ВВС РККА.



294.

*Н.П. Каманин
(четвертый слева) с
группой командиров на
советско-финляндском
фронте. В центре –
начальник разведки ВВС
13-й армии комбриг
В.Г. Рязанов*

По воспоминаниям штурмана В.И. Аккуратова, ещё 13 марта И.П. Мазурук принял решение «тайком» доставить два бомбардировщика СБ в Москву и подчинить их УПА ГУСМП. Машины предварительно перекрасили в красно-оранжевые полярные цвета (носовые части – в красный цвет) с эмблемами Главсевморпути, а на бортах нанесли надписи «Авиаарктика» и перегнали в столицу на Центральный аэродром. Самолёты получили бортовые номера Н-304 и Н-305 и вместо СБ их стали называть ПС-41. В октябре 1940 г. к ним присоединился ещё один ПС-41 под номером Н-332. Из-за повышенной требовательности такого типа самолётов к качеству аэродромного покрытия все три машины вошли в МАГОН УПА и базировались на московском аэродроме. Поначалу их предполагалось использовать для ледовых разведок в северных морях и для скоростного сообщения с полярными зимовками. Но в Арктике эти машины не прижились, так как им нужны были длинные полосы и тщательный уход. В основном они использовались для тренировочных полётов (позже приняли участие в Великой Отечественной войне, а на 10 января 1945 г. в МАГОНе числился исправным только 1 самолёт ПС-41 Н-332).

2.13. Покорение Полюса недоступности

Шли годы, и Полярная авиация постепенно восстанавливалась, наращивая свою группировку. Начальник Главсевморпути И.Д. Папанин вспоминал: «Если в 1932 году на Севере базировались только отдельные самолёты, то к 1941 году в распоряжении Главсевморпути имелась мощная

авиация по всему Крайнему Северу – от Архангельска до бухты Провидения...

Более 200 самолётов с отличными экипажами базировались в Москве, Красноярске, Тюмени, Игарке, Тикси, на Индигирке и Чукотке. Самолёты Полярной авиации обеспечивали научные исследования, ледовую авиаразведку, проводку судов во льдах, а также транспортную связь с отдалёнными северными пунктами. Имелись и регулярно действующие авиалинии: Тюмень – Салехард, Красноярск – Диксон, Якутск – Тикси, Архангельск – Диксон, Тикси – Анадырь. Действовали авиаремонтный завод в Красноярске и школа полярных лётчиков в Николаеве».

В 1940 г. в структуре УПА ГУСМП находились: МАГОН – Московская авиагруппа особого назначения, Игарский и Чукотский авиаотряды, Ленская авиагруппа и КАРЗ – Красноярский авиаремонтный завод – всего 156 чел. лётного состава. Среднесписочное количество самолётов, находившихся в строю, равнялось 82 ед. общей грузоподъёмностью 82,450 тонны. Они обслуживали воздушные линии протяжённостью 16520 километров (в 1933 г. – 1780). К тому времени за полярным кругом уже имелись 16 аэропортов (в 1933 г. – 1). Этим силам и предстояло решать сложнейшие задачи, поставленные в наступившем году.

Навигация 1940 г. по тяжести ледовых условий превзошла прошлогоднюю и была аналогична навигации 1937 года. Ею руководили: в Западном районе – М.И. Шевелёв, а в Восточном – Л.П. Мелехов.

Как и в предыдущем году, штаб Западного района размещался на флагманском ледоколе «Иосиф Сталин». Здесь же находился и начальник УПА ГУСМП И.П. Мазурук, который на маленьком самолёте У-2 выполнял ледовую разведку. К тому времени в Полярной авиации уже сложилась достаточно стройная система её ведения.



295.
Экипаж И.И. Черевичного
у своей летающей лодки

Разведчики получили в своё распоряжение новые морские летающие лодки типа МП-7, на которых можно было продержаться в воздухе более суток и покрыть расстояние до 5 тыс. километров. Благодаря отечественной авиапромышленности, улучшились условия работы экипажей: над лётчиками появилась крыша, кабины научились делать закрытыми с рядом удобств для жизнеобеспечения в полёте.

Лётчикам и штурманам в помощь стали привлекать гидрологов из составов полярных станций, а затем и из специальных групп, подготовленных АНИИ. Для этого оформлялись соответствующие договоры. Перед производством зимних облётов Институт направлял в МАГОН план предстоящих работ для согласования, после чего заключался договор. На его основе в экипажи включались гидрологи, в том числе и руководитель облёта. При этом очередность выполнения маршрутов возлагалась на руководителя облёта с согласия командира самолёта, исходя из складывающихся погодных и иных условий.

К 40-м гг. гидрологи научились самостоятельно определять ледовую обстановку и наносить её на бланковые карты. А вскоре они уже могли командовать своими вчерашними учителями – требуя изменений курса, а иной раз и маршрута.

С каждым годом объём морских перевозок увеличивался, на трассу выходили до сотни судов. Плавание по Северному морскому пути стало немыслимо без авиационной ледовой разведки.

Она проводилась, как правило, в три приёма: в марте-апреле самолёты Полярной авиации вылетали на стратегическую зимнюю разведку, а начиная с июня, задолго до выхода на трассу транспортных судов и ледоколов, по заранее намеченным маршрутам совершали преднавигационную разведку на всём протяжении Северного морского пути, вторгаясь даже в высокие широты Ледовитого океана.

Результаты зимней и преднавигационной авиаразведок передавались по радио в Москву и Ленинград. Маршруты полётов равномерно покрывали все полярные моря, и не представляло труда определить расположение и границы сплочённых паковых массивов многолетнего и годовалого осеннего льда, его балльность, наличие пространств чистой воды и ширину берегового припая. По данным ледовой разведки сотрудники АНИИ уточняли прогнозы на предстоящую навигацию, рекомендовали первоначальное направление движения судов, определяли сроки их выхода на трассу, расстановку ледокольного флота.

Во время морской навигации ледовые авиаразведчики регулярно освещали обстановку на пути следования караванов и отдельных судов, зорко следя за движением массивов тяжёлого льда, в частности таймырского массива, часто блокирующего пролив Вилькицкого.

В период навигации ледовые донесения направлялись не только в Москву и Ленинград: их получали и начальники морских операций Западного и Восточного секторов Арктики, а также капитаны самостоятельно следовавших судов. Кроме передачи донесений по радио, самолёты сбрасывали судам вымпел – дюралевую трубку диаметром в 4–5 и длиной 15–20 сантиметров. В неё вкладывались кальки, снятые с бланковых карт с обстановкой всего маршрута полёта или участка, относившегося к пути следования каравана или судна. Концы трубки закрывались деревянными пробками, к одному концу прикреплялся шпагат длиной в 4–6 метров с деревянным грузиком, окрашенным в оранжевый цвет. Судно стопорило машины, а самолёт заходил с кормы, проносился над самыми мачтами и сбрасывал вымпел на верхний мостик или палубу.

В случаях, когда обстановка на каких-то участках трассы менялась и уже не вполне соответствовала данным донесений, капитаны просили повторить разведку. А когда суда попадали в район подвижек и сжатия льдов, капитаны требовали, чтобы самолёт помог вывести суда в безопасный район или обеспечил проводку через перемычки сплочённого льда. Эта работа называлась «проводкой самолётом».

Судно и самолёт держали связь по радиотелефону, и штурман или командир экипажа рекомендовали капитану наиболее благоприятный путь во льдах.

На стратегическую разведку с попутным выполнением транспортных задач в феврале – марте 1940 г. вылетели экипажи самолётов МП-7 Н-275 И.И. Черевичного и Г-2 Н-170 М.В. Водопьянова (22 марта). Первый выполнил сквозной полёт по маршруту Москва–Чукотка–Москва, а второй – в Анадырь.

В преднавигационной разведке в Западном районе были задействованы 5 самолётов (11–12 июля в море Лаптевых), а в навигационной – уже 7, в том числе М.И. Козлова (с 21 августа) – в Карском море, Г.К. Орлова, С.И. Антюшева, В.М. Махоткина, И.И. Черевичного, Ф.Т. Ерёменко – в районе архипелага Норденшельда – моря Лаптевых. 24–25 августа экипаж лодки М.И. Козлова выполнил в Карском море и задачи стратегической разведки.

При этом 16 августа из-за сложных метеоусловий в ходе вынужденной посадки гидросамолёт Н-207, пилотируемый

Г.К. Орловым, сел на мель в 10-ти милях от порта Диксон. У машины был отбит правый поплавок, сорван пилон центроплана, прорезана левым винтом лодка и повреждена носовая часть. Для её буксировки потребовались 17 дней, пока два лихтера и буксир «Молоков» не доставили аварийный самолёт в порт.

Небольшое ЧП произошло и с гидросамолётом Дорнье «Валь» М.Н. Каминского. В воздухе у него задымил мотор, и лётчик, опасаясь пожара, приземлился в тумане на заболоченную тундру.

К месту посадки срочно вылетел на У-2 начальник Полярной авиации. Первое, что приходило ему в голову: скорее всего, придётся списать «валютную» машину. Но осмотр самолёта показал его полную исправность. Мотор был в порядке, обгорела лишь проводка.

И.П. Мазурук вспоминал: *«Надо же было угораздить посадить машину на землю, когда рядом полно озёр!.. Рассердился я на Каминского и отправил его на базу (на своём самолёте У-2), а сам с механиком Сашей Моховым остался в тундре. Надо попробовать взлететь!».*

Был придуман оригинальный способ взлёта: под плоским днищем и немного впереди летающей лодки сделать небольшую площадку из досок, смазать её маслом для начала разбега, а впереди, под уклон, где нет камней, выстелить полосу из травы и мха. Поскольку у этой машины не было тормозов, полярные авиаторы решили закопать сзади прочный брус, привязать к нему хвост, а когда моторы наберут обороты, механик должен был обрубить канат топором.

Экипаж лётчика Г.Е. Купчина доставил из Тикси к болоту всё необходимое: доски, домкраты, ведро смазки, прочный канат. Он помог сделать «аэродром», забрал на свой самолёт всю загрузку с аварийной машины и лишний бензин. На Дорнье «Вале» оставили топлива только на взлёт и на двухминутный полёт до ближайшего озера, где нужно было дозаправиться и забрать бортмеханика.

Положение усугублялось тем, что стояла безветренная погода, а Мазурук до этого на гидросамолёте такого типа никогда не летал. Риск был и в том, что если бы машина не взлетела до конца площадки, то она выскочила бы на каменистую тундру, и тогда моторы, стоявшие сверху, над пилотской кабиной, могли сорваться и изрубить её винтами.

«Любой авиационный начальник запретил бы такую затею. Но я-то сам начальник... – вспоминал И.П. Мазурук. – В общем, как начальник разрешил себе рискнуть.

И вот дождались, наконец, нужного ветерка. Бортмеханик Саша Мохов запустил моторы, вылез из кабины.

Взял топор, перекрестил меня и пошёл к хвосту самолёта, чтобы перерубить канат, когда моторы взрежут на полной мощности.

Считанные секунды пронеслись до того мгновения, когда самолёт оказался над тундрой. А помнятся эти секунды всю жизнь. Скользнула машина по маслу досок, по траве немного и повисла в воздухе на мягко подобранном штурвале».

Через некоторое время, после дозаправки гидросамолёт был перегнан в Тикси.

В Восточном районе Арктики ледовую разведку выполняли на самолётах Дорнье «Валь»: Н-303 – экипажи И.С. Котова (штурман Чувирин) и Н.Ф. Бузаева (штурман В.П. Падалко), на Н-233 – Е.Н. Николаева (штурман Л.В. Петров) и на Н-10 – А.Т. Стрельцова (штурман Л.В. Петров). Наиболее напряжённым для судоходства из-за сложной ледовой обстановки был участок между рекой Колымой и мысом Биллингса, где летать приходилось ежедневно в любых условиях. С этой задачей успешно справился экипаж Н. Бузаева.

Попутно в августе самолёт Н-233 Е. Николаева по приказу И.П. Мазурука выполнил китовую разведку, а Н-303 Н.Ф. Бузаева – переброску зимовщиков с о. Шмидта, двух пилотов в Ванкарем и поиск людей, унесённых с судна «Вихрь».

Не обошлось и без поломок. Из-за отказа материальной части выбыл из строя самолёт Н-233.

В целом к 30 сентября все отряды ледовых разведчиков Полярной авиации свои задачи выполнили. При этом один из них – И.И. Черевичного вновь «отличился» в поисках воздушных подходов к Полюсу недоступности. Жажда открытий и исследований толкали командира, штурмана В.И. Аккуратова и гидролога В.С. Назарова на нарушение инструкций и предполётных указаний.

В один из июльских дней, получив задание командования Главсевморпути на проведение дальней ледовой разведки к северу от о. Врангеля, они изменили маршрут летающей лодки таким образом, чтобы как можно ближе подойти к границе заветного «полюса». От о. Беннета Н-275 взял курс на северо-восток. Полёт продолжался 22 часа. Гидросамолёт впервые в истории авиации проник далеко в глубь «белого пятна», скрывавшего мощный ледяной массив, – до 82-го градуса северной широты на 170-м меридиане. Именно оттуда шло наступление льдов на юг, на трассу Северного морского пути.

«Мы обнаружили, – вспоминал И.И. Черевичный, – что, хотя бальность льда, начиная от широты 81 градус, и



296.

И.И. Черевичный за штурвалом Г-2 Н-169

уменьшается, доходя на 82-м градусе до семи баллов, всё же даже в летнее время в этом районе имеется много старых льдов, годных для посадки самолёта. Нашего самолёта...

Данные, которые мы получили, ещё и ещё раз подтверждали возможность осуществления экспедиции».

Радости экипажа не было предела. Но тут на борт поступила радиограмма от И.Д. Папанина: *«Немедленно возвращайтесь базу. Кто разрешил маршрут «белому пятну». Стоимость горючего будет удержана экипажа».*

Эта депеша резко отличалась по тону и содержанию от многих восхищённых телеграмм принятых на борт самолёта от Академии наук, Арктического института, известных учёных-полярников:

«Географический институт Академии наук СССР поздравляет блестящей разведкой «белого пятна». Учёный совет».

«Для начала блестяще. Наблюдайте, записывайте детально, всё чрезвычайно важно для будущей работы. Профессор Зубов».

«Борт самолёта СССР Н-275. Восхищён, завидую, мысленно с вами. Визе».

Горючего у летающей лодки оставалось только на обратный путь, и она возвратилась на базу. Этот полёт вплотную приблизил полярных авиаторов к экспедиции на Полюс недоступности, который последним в Арктике ещё не покорился человеку. Всего в навигацию 1940 г. экипаж И.И. Черевичного провёл 27 ледовых разведок, преодолев более 70 тыс. километров. Но была среди них и ещё одна «проводка самолётом», о которой долгие годы никто говорить не осмеливался.

В тот период Вторая мировая война в Европе шла уже полным ходом. 3 сентября 1939 г. в войну вступили Англия

и Франция, а менее чем через год, 22 июня, Париж капитулировал. 9 апреля 1940 г. немецкие войска без объявления войны вторглись в Данию и Норвегию, а 10 мая – в Бельгию, Люксембург, Нидерланды...

Стремясь обезопасить себя от агрессии со стороны Германии, СССР пытался развивать с ней двусторонние экономические и даже военно-политические связи.

Так, 19 августа 1939 г. было подписано соглашение, которое предусматривало предоставление германской стороной Советскому Союзу кредита на 200 млн. рейхсмарок сроком на 7 лет для закупки немецких товаров. В декабре того же года стороны достигли договорённости, что Германия осуществит военные поставки СССР на сумму 600 млн. марок до конца первого квартала 1941 года. А 11 февраля 1940 г. между СССР и Германией было заключено хозяйственное соглашение о взаимных поставках сырья и промышленного оборудования.

Кроме того, осенью 1939 г. стороны достигли договорённости о создании на советской территории, в Мурманской области на берегах губы Большая Западная Лица (ныне г. Заозёрск – «столица» атомных подводных сил Северного флота России), немецкой военно-морской базы (ВМБ) «Пункт Норд» или «Базис Норд».

Уже 17 сентября в Мурманск пришли немецкий лайнер «Бремен» и транспорты «Кордиллере» и «Сан-Луи» с грузами и техникой для будущей ВМБ. Но тогда советская сторона ещё не определилась с её окончательным местом. Вскоре немцы выбрали наиболее закрытый Мотовский залив и точку с координатами 69° 25' с. ш. 32° 26' в. д. По мнению исследователей, окончательное решение о расчётах с руководством Германии за размещение «Базис Норд» на своей территории правительство СССР приняло 17 октября 1939 года. Результатом его стали уступка и продажа немецкой стороной тяжёлого крейсера «Лютцов», новейших самолётов «Юнкерс» и «Мессершмитт», брони для суперлинкоров типа «Советский Союз», плавучих кранов фирмы «Демаг» и т.д.

Общее руководство новой базой было возложено на административное управление ВМС Германии (рейхс-марине). Все подготовительные мероприятия советская сторона взяла на себя. В одну из сентябрьских ночей рыбаки колхоза «Коминтерн» (созданного из обрусевших финнов в Западной Лице) и спецпереселенцы, проживавшие в пос. Большая Западная Лица и Большая Лица, были выселены в Карелию. Переселение не коснулось лишь жителей пос. Коминтерн, который располагался

почти у входа в Мотовский залив, в губе Малая Лица. На первом этапе все работы по созданию немецкой базы вели военные специалисты 95-го строительного участка Мурманского отделения экспедиции подводных работ особого назначения – ЭПРОН и заключённые из соседних лагерей ГУЛАГа. В дальнейшем строительство вели только немецкие специалисты. В базе возвели причалы, ремонтные мастерские, склады снабжения, топливные хранилища и аэродром с необычной взлётно-посадочной полосой с металлическим покрытием и длиной в полтора километра.

«Базис Норд» приняла первые немецкие подводные лодки U-38 и U-36 уже в ноябре 1939 года. До своего закрытия 5 сентября 1940 г. в неё заходили около двух десятков кораблей и транспортов Германии, в том числе танкеры снабжения тяжёлых крейсеров типа «Адмирал Хиппер» и метеорологические суда, высаживавшие экспедиции на Землю Франца-Иосифа.

Активность контактов рейхсмарине с ВМФ СССР позволила немцам вести себя на Севере достаточно свободно. Так, 23 октября 1939 г. в Мурманск был приведён под вооружённой немецкой охраной и флагом Германии, захваченный ими в качестве приза американский пароход «Сити оф Флинт» с пленным экипажем. В этот же период немецкая сторона выдвинула просьбу разрешить переоборудовать в Мурманском порту свой теплоход «Иллер» во вспомогательный крейсер и изучала возможность базирования в бухтах Кольского залива других вспомогательных крейсеров, действовавших на атлантических и тихоокеанских морских коммуникациях англичан. В начале декабря 1939 г. нарком ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов предложил наркому внешней торговли А.И. Микояну приобрести у Германии новейший танкер «Фридрих Бреме», водоизмещением 15 тыс. 500 тонн, который зашёл на стоянку в Мурманск. Но, судя по всему, сделка не состоялась.

Уже в летнюю навигацию 1940 г. командование рейхсмарине попросило советскую сторону разрешить провести Северным морским путём в Европу из нейтральных портов Юго-Восточной Азии 35 немецких торговых судов. Но всякий раз получало отказ со стороны правительства СССР.

С сентября 1939 г. немецкая сторона стала высказывать настойчивые просьбы о проводке своих судов Северным морским путём и с запада на восток (в январе 1940 г. речь шла о 4 китобойцах, в апреле-мае о 7 транспортах, а в июне

– о двух судах). И такое разрешение от правительства СССР в конце концов было получено.

8 июля 1940 г. начальник ГУСМП И.Д. Папанин, опасаясь непредвиденных обстоятельств, писал наркому внутренних дел Л.П. Берии: *«В навигацию 1940 года на Главсевморпуть возложена проводка двух немецких судов Северным морским путём с запада на восток. У меня нет сомнений, что указанные суда будут иметь на борту оружие. Поэтому считаю необходимым иметь на борту ледоколов «И. Сталин» и «Красин», осуществляющих проводку этих судов, по два пулемёта с соответствующим запасом патронов и по одному инструктору для инструктирования и обучения судэкипажа овладению указанным видом оружия».*

Ранее нарком ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов принял решение в целях подстраховки от возможных международных эксцессов провести одновременно с немецкими судами тем же путём с Северного на Тихоокеанский флот (ТОФ) одну подводную лодку. Его поддержал заместитель начальника ГУСМП П.П. Ширшов. *«В проводке в арктических водах подводных судов, – отмечал он 5 мая, – есть ещё немало неизвестного. Эти задачи надо решить теперь же, чтобы не оказаться в трудном положении, когда придётся проводить большое количество подлодок. По прогнозам, ледовая обстановка на Северном морском пути в 1940 году будет тяжёлой. Это даст возможность получить полные опытные данные».*

20 мая предложение военных моряков и полярников было закреплено постановлением Комитета обороны СССР: *«1. Разрешить НК ВМФ осуществить в навигацию 1940 года перевод подводной лодки Щ-423 из состава Северного флота на ТОФ.*

2. Обязать т. Папанина И.Д.: а) оборудовать подводную лодку Щ-423 ледовой защитой на Мурманском судостроительном заводе по чертежам НК ВМФ; б) провести подводную лодку Щ-423 в навигацию 1940 года в составе каравана судов по Северному морскому пути из Мурманска до бухты Провидения; в) совместно с НК ВМФ утвердить план обеспечения подводной лодки Щ-423».

Подлодка была подготовлена точно в срок – к 15 июля. Для плавания во льдах корпус Щ-423 покрыли деревянной «шубой» с металлическими креплениями, бронзовые гребные винты заменили стальными со съёмными лопастями, внесли изменения в конструкции вертикального руля и волнорезов торпедных аппаратов. Работами руководил корабельный инженер, военинженер 2 ранга А.И. Дубровин. За ходом ремонтных работ на подводной лодке пристально

сlediли первый секретарь Мурманского обкома партии М.И. Старостин и командующий Северным флотом контр-адмирал В.П. Дрозд, которые неоднократно посещали субмарину перед походом.

К этому времени уже было известно, что вместо двух немецких судов переход будет осуществлять одно – «торговое судно с военным экипажем» «Комет» (так официально оно именовалось в начальной переписке). На самом деле это был переоборудованный из парохода-банановоза «рейдер В» – вспомогательный крейсер для выполнения самостоятельных боевых задач в одиночном плавании. Для этого на нём скрытно установили 6 150-миллиметровых орудий, 9 зенитных 20-миллиметровых и 37-миллиметровых пушек, 5 торпедных аппаратов, разместили 400 якорных мин и гидросамолёт-разведчик «Арадо». Командовал «Кометом», экипаж которого насчитывал 267 человек, включая 17 офицеров, капитан 1 ранга Р. Эйссен. В немецких документах корабль обозначался как судно №7 или «Шифф-45» (по бортовому номеру), а в советских – как «Лихтер». Именно на 15 июля была назначена встреча «Комета» у Новой Земли с советским ледоколом «Ленин» для его дальнейшей проводки в Карское море.

Для перевода подлодки Щ-423 приказом наркома ВМФ СССР 23 мая была сформирована экспедиция особого назначения – ЭОН-10 во главе с командиром, начальником отдела внешних коммуникаций Главного морского штаба, военинженером 1 ранга И.М. Сендиком, который ранее участвовал в ряде северных экспедиций и имел большой опыт плавания в Арктике, в том числе по переводу на Тихий океан в 1936 г. эсминцев «Войков» и «Сталин», и инженером, военинженером 2 ранга А.И. Дубровиным. В переходе участвовали прикомандированные от ВМА им. К.Е. Ворошилова старший преподаватель капитан 1 ранга Е.Е. Шведе и слушатель капитан-лейтенант М.А. Бибеев. В состав командования подлодки Щ-423 входили: командир капитан-лейтенант А.М. Быстров, военком старший политрук В.С. Моисеев и обеспечивающий – один из опытных советских подводников капитан 3 ранга И.М. Зайдулин.

11 июля ГУСМП утвердил группу ледовых капитанов, которым предстояло руководить проводкой немецкого «Комета». Старшим был назначен Д.Н. Сергиевский, его помощником по юго-западной части Карского моря – А. Штаумпф, ледовыми капитанами – лоцманами – А.Г. Корельский, И.И. Койвунен и В.И. Воробьёв. В качестве ледового самолёта-разведчика был утверждён экипаж Н-275 Ивана Ивановича Черевичного.



297.
*Германский рейдер
«Комет»*

Общей проводкой рейдера и ЭОН-10 руководил заместитель начальника Главсевморпути, начальник морских операций Западного района Арктики, а в недавнем прошлом начальник Управления Полярной авиации Герой Советского Союза М.И. Шевелёв.

5 августа после двухнедельных ходовых испытаний подлодка Щ-423 покинула Полярный и в надводном положении в сопровождении ледокола «Ленин», транспорта «Анатолий Серов» Наркомата рыбной промышленности (на нём находились часть имущества и топливо) и четырёх буксиров 15 августа достигла Диксона.

«Комет» же накануне подошёл к Новой Земле. Характерно, что перед тем как отправиться в дальний поход, он скрытно заходил в «Базис Норд». С тех пор советская подводная лодка по-прежнему следовала по Северному морскому пути до о. Врангеля, на «шаг» опережая и, словно, охраняя немецкий рейдер, в сопровождении ледоколов «Иосиф Сталин» и «Фёдор Литке» (присоединились у о. Тыртова) и парохода «Волга» (присоединился у Тикси, взяв лодку на буксир с целью экономии топлива).

Сам «Комет» обеспечивали всё те же ледоколы «Иосиф Сталин», «Ленин», а также «Лазарь Каганович». Позже Р. Эйссен написал воспоминания, где ярко описал свой переход и впечатления о трассе: *«Главное управление Северного морского пути находится в Москве; путь разделён на два сектора: западный и восточный, каждый сектор подчиняется своему руководителю, имеющему в распоряжении мощные радиостанции «Мыс Шмидта» или «Диксон». В распоряжении обоих руководителей предоставлены ледоколы, используемые в зависимости от ледовой обстановки. Сами руководители находятся чаще всего на самых больших ледоколах, где имеются самолёты. Сводки воздушных разведок и непрерывно поступающие сообщения от многочисленных и превосходно работающих метеорологических станций и радиостанций на всём пути предоставляют руководителю возможность иметь точную картину обстановки, и он может направлять ледоколы в те места, где они нужны для преодоления ледовых препятствий».*

Уже в Карском море к проводке подводной лодки Щ-423 и вспомогательного крейсера «Комет» подключился и экипаж гидросамолёта МП-7 Н-275 И.И. Черевичного. *«В середине августа 40-го года в разгар навигационных работ, – вспоминал В.И. Аккуратов, – на имя командира и штурмана поступила секретная депеша из Москвы: переключиться на проводку через трассу Северного*

морского пути с запада на восток немецкого рейдера и двух подводных лодок (скорее всего автор ошибся, так как, кроме Щ-423, других подлодок на трассе не было. – Авт.). Газеты мы хоть и с опозданием читали, радио слушали, поэтому, конечно, поняли, что такое задание основано на договоре о ненападении между СССР и Германией.

Рейдер и лодки мы приняли в Карском море, примерно на 60-м градусе восточной долготы. Запомнилось, что борта корабля были обшиты брёвнами, чтобы их не помяли льды и, видимо, для маскировки истинного предназначения. Между нами была радиосвязь, но, так как в экипаже никто немецкого языка не знал, мы сбрасывали им ледовые карты.

Пришли на меридиан Тикси. Началась непогода – пурга, штормовые ветры, снегопад... Так продолжалось несколько дней. Получаем новое распоряжение: «Проводку немецких вымпелов через трассу прекратить». Мы ушли на свою базу. На следующий день вылетали на проводку своих судов и прошли над тем местом, где оставили немцев. Их уже там не было.

Месяца через два-три, уже в Москве, читаю в «Правде», что где-то около Филиппин в море неизвестные корабли топят английские торговые суда. Думаю, что это вполне могло быть делом рук наших «подопечных». Кстати, они остались очень довольны нашей работой и сообщили, что представили нас к награждению железными крестами.

Вскоре обстановка коренным образом изменилась, началась война. Как-то вспоминая об этом эпизоде, мы с Иваном сказали в одно слово: «Слава Богу, что мы эти «железки» не получили!..».

Охранение немецкого рейдера со стороны советской подводной лодки было не случайным. Руководство СССР сильно опасалось факта огласки военного сотрудничества с немцами. Ещё на переходе 1 сентября командир «Комета» получил радиogramму с борта ледокола «Лазарь Каганович» с требованием приостановить движение на восток, так как в Беринговом проливе были замечены корабли японской китобойной флотилии и американские подводные лодки (начальник ГУСМП И.Д. Папанин прислал в штаб Восточного района телеграмму о срочном возвращении «Комета»). Но Р. Эйссен не послушал рекомендаций штаба, и 2 сентября его корабль ушёл на восток самостоятельно. В ночь с 5 на 6 сентября рейдер миновал Берингов пролив и успешно вышел в Тихий океан. В Анадырском заливе экипаж корабля перемаскировал его под советский пароход «Семён Дежнёв» с портом приписки Ленинград, и тот направился на юг (в это время настоящий «Семён Дежнёв», побывав в

15 арктических пунктах, в ноябре вернулся в Мурманск). За 23 суток плавания по Северному морскому пути (без стоянок – 14 ходовых дней) «Комет» преодолел расстояние в 3300 миль, из которых 720 – были во льдах.

И только после этого, 9 сентября миновала Берингов пролив Щ-423 и пришла в бухту Провидения. А 17 октября 1940 г. она в сопровождении тихоокеанских подводных лодок Л-7, Л-8 и Л-17 благополучно прибыла во Владивосток, где была включена в состав Тихоокеанского флота под номером Щ-139. За 73 дней (из них 56 ходовых) субмарина прошла 7227 миль, из которых 682 мили были во льдах.

Переход Щ-423 вошёл в историю мореплавания и ВМФ СССР как первый поход подводной лодки Северным морским путём с запада на восток в одну навигацию. Этот беспрецедентный переход выявил полную возможность проводки в Арктическом бассейне не только надводных кораблей, но и подлодок.

Газеты тех лет об этом не сообщали, и только в 60-х гг. XX века, когда на весь мир прогремели дальние походы советских атомных подводных лодок, в том числе по Северному морскому пути, этот эпизод стал достоянием общественности.

Стали известны и подробности пиратских рейдов «Комета». В ходе 15-ти месячного боевого похода рейдер потопил и захватил в Тихом, Индийском и Атлантическом океанах у будущих союзников СССР по антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне 8 судов (по другим данным, 9 совместно со вспомогательным крейсером «Пингвин»), уничтожил несколько нефтехранилищ и один фосфатный завод. За эти успехи командиру «Комета» Р. Эйсену было присвоено воинское звание контр-адмирал.

В том же 1940 г. советская Полярная авиация выполнила и ряд задач, связанных с транспортными и коммерческими перевозками на Севере. Так, 13 июня с Химкинского водохранилища стартовал гидросамолёт Н-307, открывший летнюю навигацию на линии Москва–Анадырь–Москва. В экипаж входили: командир Н.Л. Сырокваша, второй пилот Родионов, штурман Д.Н. Морозов, радист Кузьмичёв. А до конца месяца по этой трассе выполнили полёты ещё два гидросамолёта под командованием полярных лётчиков В.Н. Задкова и Б.Н. Агрова.

В целом благодаря успешной воздушной ледовой разведке план перевозок по трассе Северного морского пути в навигацию 1940 г. был перевыполнен, и ни одно судно не зазимовало в Арктике. Общий налёт самолётов составил 16 тыс. 18 часов (в 1933 г. – 1400 час.), в том числе 2015 часов

– на ледовую разведку, 8 тыс. – на транспортные перевозки и 949 часов – на экспедиции спецприменения. Было перевезено 7456 пассажиров и 762 тонны различных грузов, включая почту. На все эти операции машины израсходовали 2500 тонн горючего.

После окончания навигации 1940 г. экипаж И.И. Черевичного был вызван с отчётом к начальнику ГКСМП И.Д. Папанину, в ходе которого командир предложил организовать в 1941 г. воздушную экспедицию к Полюсу недоступности.

«Огромная, отделанная красным деревом комната с высокими лепными карнизами... – вспоминал штурман В.И. Аккуратов. – Здесь некогда властвовал Савва Морозов: направлял во все концы света дешёвый ситец. Теперь на подставках и в нишах – модели ледоколов и кораблей. Во всю стену – карта Арктики. За столом, по площади равным современной кухне, на котором громоздились разных форм и цветов телефоны, колоритная, брызжащая здоровьем и энергией фигура Ивана Дмитриевича Папанина. Весь антураж кабинета, форма Главсевморпути, две Золотые Звезды и десятки орденов его хозяина нагоняли трепетный страх на посетителей».

В развернувшейся дискуссии И.Д. Папанин вначале не поддержал инициативу И.И. Черевичного. Ему не хотелось лишних хлопот, да и не было подходящего самолёта. Иван Иванович предложил использовать хорошо облётанный Г-2 Н-169, на котором экипаж И.П. Мазурука участвовал в высадке папанинцев на Северный полюс в 1937 году. Он мог поднять месячный запас продовольствия и лагерное снаряжение для автономной жизни на дрейфующем льду. При этом самолёт мог быть использован в качестве летающей лаборатории для посадок в нескольких точках. Неожиданно для лётчиков И.Д. Папанин согласился, поручив за два месяца подготовить все расчёты и выкладки.

«Из кабинета Папанина мы выскочили, окрылённые и несколько озадаченные, – вспоминал В.И. Аккуратов. – В течение двух лет на нашу идею штурма «Полюса недоступности» руководство Главсевморпути смотрело отрицательно. И вдруг отношение круто изменилось. Попрощавшись с экипажем, мы молча шли с Иваном Ивановичем по набережной вдоль Кремлёвской стены, стараясь разобраться в причинах столь неожиданной нашей победы.

– Знаешь, Иван, даже не верится, что наконец всё решилось, – говорил я, следя за полётом чайки.

– Это оттуда поддержка, – и Иван Иванович уверенно махнул рукой на Кремлёвскую стену, – там знают, что важно для престижа страны».

Любопытно, что мечта советских лётчиков о полёте на Полюс недоступности Северного полушария появилась давно. К примеру, разговоры и планы о нём велись ещё в 1937 г., в период освоения СП-1. Радист Э.Т. Кренкель писал в своих дневниках: *«29 июля 1937 года. Вечером разговаривал со Стромиловым (радиостом с о. Рудольфа). Яша Либин будущей весной собирается на самолёте полететь в глубь Ледовитого океана и сесть на 85-м градусе на один-два месяца, чтобы провести там такую же работу, какую мы делаем сейчас. Из Москвы дали на это согласие. Осенью ледокол доставит необходимое оборудование».*

Но, очевидно, не получилось.

Осенью 1939 г. сразу после возвращения с ледовой разведки И.И. Черевичный и В.И. Аккуратов встретились в Москве с профессором Н.Н. Зубовым. С лётчиками он жил в одном Доме полярников на Суворовском бульваре (ныне – Никитский бульвар). Беседа, в ходе которой авиаторы поделились с ним планом покорения Полюса недоступности и будущими полётными картами, продолжалась до глубокой ночи. Профессор расспрашивал об экспедиционном снаряжении, дал ценные указания по организации лагеря, способах предохранения от обморожения и снежной слепоты. Посоветовал встретиться с известным полярником, заместителем директора Арктического института по научной части В.Ю. Визе. Поездка в Ленинград состоялась втайне от руководства Полярной авиации, поскольку решения о проведении экспедиции ещё не было. Встреча с В.Ю. Визе, на которой присутствовали Е.К. Фёдоров, Я.С. Либин и начальник Политуправления ГУСМП Л.Ю. Белых, прошла в здании АНИИ. Идея экспедиции была одобрена, и её запланировали на зиму 1940 года. Но помешала советско-финляндская война.

298.

*Экипаж самолёта
Н-169. Справа налево:
бортмеханик
В.П. Барукин, командир
И.И. Черевичный,
штурман В.П. Падалко,
второй пилот
А.Н. Хлебутин,
третий бортмеханик
А.Я. Дурманенко.
Архангельск, 1940 г.*



Теперь попытка осуществить задуманное приобретала реальные черты. Осенью 1940 г. комната в подмосковном доме отдыха «Братцево» была превращена в штаб подготовки экспедиции. Столы завалены картами, астрономическими ежегодниками, образцами снаряжения и продовольствия. Все расчёты по экспедиции были уже готовы и перепроверены, но И.Д. Папанин не вызывал лётчиков к себе. Тем не менее намеченный для полёта самолёт Г-2 отправили на ремонт и переоборудование на 22-й авиазавод в Филях, где он в своё время строился. Экипаж основное время стал проводить в цеху, помогая рабочим, инженерам и конструкторам.

Самолёт оборудовали самой совершенной аппаратурой, которую тогда могли сконструировать учёные и произвести промышленность. На борту установили всеволновую радиостанцию, работавшую как в воздухе, так и после высадки на лёд. Всё снаряжение и оборудование экспедиции подобрали так, чтобы даже в случае потери самолёта экипаж смог без помощи с материка нормально жить и работать три месяца.

Результаты подготовки доложили начальнику Управления Полярной авиации ГУСМП И.П. Мазуруку. Его интересовало всё: радиоаппаратура, навигационные и пилотажные приборы, методика самолётовождения, выбор льдины для посадки, продукты питания, одежда, палатки. В целом согласившись с предложениями И.И. Черевичного и В.И. Аккуратова, Илья Павлович поставил условием согласование их с конструктором самолёта А.Н. Туполевым. Ведь взлётный вес воздушного корабля на 3 тонны превосходил проектный.

В.И. Аккуратов вспоминал: *«На всю жизнь запомнилась нам с Черевичным встреча с главным конструктором нашего самолёта Туполевым. Мы знали, что Андрей Николаевич – человек прямой, не щадящий в разговоре никого: как-то он отнесётся к нашей затее. Внимательно выслушав рассказ о характере предстоящей экспедиции, он неожиданно схватил нас за лацканы форменков, притянул к себе и, хитро улыбаясь, вполголоса сказал:*

– Шпарьте, ребята! АНТ-6 чёрта выдержит. А инспекции не попадайтесь!

Добродушно оттолкнув нас, он лихо прошёлся по именам всех святых так, что даже мы, знавшие всех боцманов ледокольного флота, от удивления раскрыли рты».

Следующая встреча была вновь в Ленинградском АНИИ. На ней присутствовали участники будущей научной группы экспедиции Я.С. Либин, М.Е. Острекин и Н.Г. Черниговский. Предложения и расчёты авиаторов были ими поддержаны.

Вопрос вызвал только взлётный вес самолёта: 28 тонн при норме 24 тонны. Однако ссылка на разрешение А.Н. Туполева и уверенность в опыте экипажа сделали своё дело.

Я.С. Либин изложил научный план экспедиции. При полёте из Москвы до исходной базы на о. Врангеля предстояло провести глубокую ледовую разведку с охватом высоких широт Арктики. Это необходимо было для составления ледовых прогнозов к навигации 1941 года. Непосредственно во время трёх посадок в районе Полюса недоступности намечался широкий комплекс астрономических, гидрологических, метеорологических, магнитных, гравитационных, гидрологических и актинометрических наблюдений. Первоначально планировавшийся разведывательный полёт на «белое пятно» перерастал в насыщенную авиационно-научную экспедицию. При этом опробовался новый метод исследования высоких широт: мобильный «прыгающий» отряд вместо стационарной дрейфующей станции.

Результатом обсуждений стала докладная записка, направленная АНИИ руководству ГУСМП и страны: *«...Маршрут полёта намечается от острова Врангеля до 81-го градуса северной широты и в пределах 170–180-го градуса восточной долготы с посадками на льду. Пункты посадок и маршруты полётов к ним располагаются от 76-го до 81-го градуса северной широты, так, чтобы по возможности получить картину гидрологического режима обследуемого участка Северного Ледовитого океана. Расстояние по намеченному маршруту до наиболее дальней точки посадки (81-й градус северной широты) составляет 1150 километров...»*

Осуществление намеченного комплекса научно-исследовательских работ позволит иметь первое представление о гидрологических условиях, характере погоды и ледовом режиме в данном районе, значительно уточнятся магнитные карты восточного сектора Арктики, будет получен ряд других ценных научных сведений по неизученному до сих пор району Арктики».

Указывалось, что одной из задач экспедиции *«является также выяснение возможности применения в будущем новых методов исследования высоких широт»*, более активных и мобильных, чем дрейф по типу нансеновского «Фрама» или станции «Северный полюс».

В январе 1941 г. коллегия Главсевморпути вынесла решение о проведении воздушной экспедиции на Полюс недоступности. Её поддержало и руководство страны.

«Радикальная разница нашей экспедиции от предыдущих состоит в том, – писал в своём дневнике И.И. Черевичный, – что на основе полученного опыта полюсных экспедиций

Алексеева по снятию личного состава с дрейфующих судов «Садко», «Седов», «Малыгин» и полётов Н-275 в глубь полярного бассейна, было установлено, что в высоких широтах есть достаточное количество льдин, пригодных для посадки тяжёлого самолёта.

...В экспедиции на Северный полюс задача самолётов заключалась в следующем – доставить состав научных работников, их оборудование, снаряжение и питание в район Северного полюса. На месте посадки поставить лагерь, после чего возвращаться на материк. Организация и метод снятия – оставались вопросом открытым. Причём в экспедиции участвовали 4 самолёта непосредственно выполнявшие задачу и ряд самолётов подсобных.

В экспедиции Алексеева по снятию личного состава с дрейфующих судов место посадки было заранее определено и подготовлена площадка личным составом судов.

Нашей же экспедиции предстояло идти одним самолётом в район Полюса недоступности и совершить там несколько посадок. А главное – научная часть экспедиции, экипаж и самолёт представляли одно целое. На льдине самолёт представлял собой главную базу снабжения всего состава, как в техническом отношении, так и как продовольственная база, а часть состава экипажа превращалась в научных работников...

Новшества в нашей экспедиции заключались ещё в том, что в районе предполагаемых посадок на дрейфующий лёд мы абсолютно не располагали никакими сведениями, за исключением предыдущих полётов Н-275, когда все наблюдения проводились с воздуха и посадки не производились. В то время как экспедиция на Северный полюс располагала данными ряда экспедиций к Северному полюсу, как то Пири и т.д., то есть уже было известно, что места для посадок в районе Северного полюса есть, что до того там ступала нога человека».

Накануне экспедиции экипаж И.И. Черевичного освободили от текущей работы и полностью переключили на подготовку к полёту. Москвичи переделывали самолёт и готовили комплекты питания, ленинградцы – сложные научные приборы и астрономические расчёты, казанцы – кожаное обмундирование, чукчи снабжали тёплыми мехами, харьковчане – фотоплёнкой и фотоаппаратурой. Грузы для экспедиции поступали нескончаемым потоком.

После доработки и проверки самолёта Г-2 экипажу разрешили взлёты с оговоренной перегрузкой. При этом было тщательно пересмотрено всё снаряжение. Безжалостно освободились от громоздкой тары, резервных запасов и даже сидений пилотов.

Расчётные цифры оказались таковыми: общий полётный вес самолёта Г-2 – 25,580 тонн, из них 9,7 тонн горючего и смазочных материалов (без дополнительных топливных баков), 1,8 тонн научного оборудования, экспедиционного снаряжения, обмундирования и НЗ.

В состав экспедиции вошли: командир И.И. Черевичный, второй пилот М.Н. Каминский, штурман В.И. Аккуратов, бортмеханики Д.П. Шекуров, В.П. Барукин и А.Я. Дурманенко, радист А.А. Макаров, руководитель научной группы Я.С. Либин, астроном-магнитолог М.Е. Острекин, метеоролог Н.Г. Черниговский.

5 марта 1941 г. ярко-оранжевый самолёт Н-169 стартовал со столичного Центрального аэродрома. Маршрут полёта проходил через Архангельск–Амдерму–м. Желания–о. Рудольфа–м. Арктический–м. Челюскин–о. Котельный–о. Врангеля. Представители науки проводили стратегическую ледовую разведку высоких широт, а экипаж проверял материальную часть самолёта, навигационные приборы и радиооборудование.

Настоящие трудности начались в Амдерме: -35°, сильный ветер, но ясно. Долго грели моторы, потом раскачивали самолёт, пытались сдвинуть примёрзшие лыжи. В целом подготовка к старту заняла 8 часов, а за это время погода испортилась. Взлететь удалось только на следующий день. На четвёртый день после старта из Москвы достигли Земли Франца-Иосифа. У всех предыдущих воздушных экспедиций на этот отрезок уходил месяц.

На о. Рудольфа экспедицию встречал коллектив полярной станции из шести человек во главе с С. Воиновым. Пять суток просидели авиаторы, дожидаясь улучшения погоды. Ураганная пурга обрушилась на остров, засыпав самолёт до фюзеляжа. На аврал по очистке ушло 15 часов. И только 14 марта перегруженный самолёт с трудом оторвался от ледяного купола и взял курс на мыс Челюскин.

Лететь пришлось на небольшой высоте, чтобы визуально наблюдать за состоянием ледового покрова. Это вызывало интенсивное оледенение корпуса самолёта и вынуждало подниматься выше облаков. Пересекли о. Шмидта, мыс Арктический. Посадку совершили на мысе Челюскин, правда – с поломкой лыжи. Следующая ночёвка – на о. Котельном.

До о. Врангеля предстоял самый протяжённый участок маршрута – почти 2 тыс. километров над океаном. Было ясно, но в воздухе стояла морозная дымка, снижавшая видимость до 6 километров. Сильный встречный ветер неумолимо пожирал запасы горючего, путевая скорость упала с 200 до 160 километров в час.

В бухте Роджерса, исходной базе экспедиции, предстояло тщательно проверить всю материальную часть самолёта, пересчитать и составить новую полётную карту, подобрать всё необходимое для лагерной жизни на дрейфующем льду, испытать научные приборы при низких температурах, подготовить навигационную часть. Только после этого можно было стартовать в неведомое.

После двух дней отдыха приступили к подготовке длительного перелёта. Разгрузили весь самолёт, тщательно произвели ревизию снаряжения. Выявили много «лишнего», без чего можно было обойтись, но и составили большой список недостающего. Механики в люльках, продуваемых всеми ветрами, часами копались в раскрытых моторах. Распределили обязанности между членами экипажа во время посадок на лёд: гидрологам на глубинной лебёдке будут помогать механики В.П. Барукин и А.Я. Дурманенко, метеонаблюдения возложили на штурмана В.И. Аккуратова, кухню доверили И.И. Черевичному, М.Н. Каминский отвечает за продукты, а Д.П. Шекуров следит за состоянием лагеря и окружающих льдов.

Когда всё было готово, началась пятидневная пурга. Скорость ветра доходила до 40 метров в секунду, с окружающих гор со свистом летели песок и мелкая галька. Самолёт и дома полностью засыпало плотным снегом, зато аэродром превратился в ровную ледяную поверхность. Иногда 300 метров, отделяющих жильё от самолёта, оказывались не под силу проверяющим, и они оставались ночевать в фюзеляже.

Пурга прекратилась только 21 марта, когда антициклон принёс солнечную и морозную погоду. Начальник полярной станции Н.Оськин на собачьей упряжке осмотрел взлётную полосу, весь экипаж занялся очисткой самолёта и подогревом моторов, местное население заняло зрительные места. Около полуночи, пробежав по поверхности бухты почти два километра, самолёт оторвался от льда и медленно стал набирать высоту. И.И. Черевичный с трудом удерживал штурвал. Только через полчаса машина набрала 400 метров.

Вдруг экипаж вздрогнул от резкого хлопка. В иллюминатор была видна чёрная струя дыма, бьющая из выхлопных труб одного из моторов. Видимо, от чрезмерной нагрузки прогорел выхлопной клапан. Левым разворотом командир лёг на обратный курс, ощутимо теряя высоту. Аварийный мотор отключили. Садиться при перегрузке в 3 тонны, имея в баках 11 тонн бензина, было крайне опасно. Нужно держаться в воздухе несколько часов, вырабатывая горючее, либо слить его за борт, что грозит пожаром. Но в такой ситуации иного выхода чем экстренная посадка не было, и

пилоты с ходу, не меняя курса, на большой скорости посадили перегруженный самолёт на базу в бухте Роджерса.

За день механики заменили клапан, но погода задержала экипаж ещё на пару дней. В ночь на 2 апреля природа утихомирилась. Всем посёлком откопали занесённую машину. Как из глубокого капонира вырулили на старт. Пользуясь наступившим полярным днём, взлетели в 21.00 и, набирая высоту, пошли в обход горного хребта. Дальше маршрут лежал над океаном. Полёт проходил на высоте 300 метров над тяжёлыми паковыми льдами с множеством торосов.

Через пять часов лёта Г-2 углубился в район «белого пятна». Здесь в 1928 г. сели на вынужденную посадку Дж. Уилкинс и К.Б. Эйельсон при попытке достичь Полюса недоступности. Дальше на север человек никогда не бывал.

Ещё два часа, и самолёт приблизился к точке первой посадки. Нашли большое поле годовалого льда, зажатого со всех сторон тяжёлым паком. Ровная его поверхность только местами нарушалась застругами. Сбросив на поле дымовую шашку, экипаж пошёл на посадку. Мягко коснувшись снежной поверхности, машина заскользила по импровизированному аэродрому. Не выключая моторов, второй пилот со штурманом выскочили на лёд и пешнями проверили его крепость.

Самолёт поставили так, чтобы при первых признаках сжатия успеть подняться в воздух или перелететь на соседнее поле. По звёздам определили координаты: 81°27' с. ш. и 181°15' в. д. **Так 3 апреля 1941 г. в 4 часа утра советские полярные лётчики первыми в мире покорили в Арктике Полюс недоступности.**

К обеду на этом месте стоял уже целый городок. В ряд с самолётом выстроились четыре палатки, метеостанция, радиоантенны, мачта с государственным флагом СССР. Два ряда чёрных флажков обозначили взлётную полосу.

«...У главной жилой палатки, – писал в своём дневнике И.И. Черевичный, – реял стяг нашей великой Родины с портретом тов. Сталина.

В необъятных просторах полярного бассейна, там, где ещё не ступала нога человека, лагерь 10-ти полярников, 10-ти советских простых людей, выглядел величественно и гордо».

Позже гулкий взрыв аммонала образовал лунку, над которой поставили гидрологическую палатку и глубоко-водную лебёдку, имевшую 7 километров стального троса из гитарной струны. Бодро застучали движки лебёдки и электростанции, загудели примусы в жилых палатках и на камбузе.



299.

*Есть посадка на Полюсе
недоступности!*

Первая новость гидрологов потрясла всех: лот достиг дна на глубине 2647 метров и принёс оттуда образец грунта. Это было вдвое меньше, чем получил Уилкинс у южной границы «пятна». Гидролог Н.Т. Черниговский продемонстрировал первый улов живности – стеклянную колбу с несколькими мелкими креветками.

Теперь началось дежурство по вахтам. На глубине с 300 до 750 м обнаружили слой тёплой воды, проникающей сюда из Атлантики. На вторые сутки радисту удалось установить прямую радиотелефонную связь с Москвой.

«Намеченный план работы на льдине № 1, – вспоминал В.И. Аккуратов, – был выполнен досрочно, за четверо с половиной суток. Каждый работал за троих. Непрерывно, днём и ночью, велись научные наблюдения. Помимо этого надо было успеть приготовить обед и ужин. Для этого из опреснившихся верхушек старых торосов натаивали воду. Спали урывками по 2–3 часа в сутки. Холодный, обжигающий воздух развивал невероятный аппетит. Рассчитанных Институтом питания 4,2 тыс. ежедневных калорий только-только хватало. Особенным «обжорством» отличались работавшие на глубоководной лебёдке. Для них Иван Иванович, наш шеф камбуза, организовал дополнительное питание прямо у лунки».

Было холодно. Пурга выдувала всё тепло, и даже при непрерывно горящих примусах температура в палатках держалась на уровне минус 18–20°. Ночью, когда примусы из предосторожности выключались, температура падала до -40°. Тем не менее за короткий срок был собран ценный материал по гидрологии, гидрохимии, метеорологии, гравитации, магнитологии, аэронавигации, актинометрии и астрономии.

6 апреля пурга прекратилась, температура поднялась до -18°. Все взялись за расчистку взлётной полосы. 8-го утром

300.
На льдине №1.
Слева направо: Я. Либин,
Н. Черниговский,
В. Аккуратов,
А. Макаров



быстро свернули лагерь и стартовали на о. Врангеля. Самолёт легко оторвался от льдины, поскольку значительная часть топлива и продуктов уже была израсходована. Когда через 8 часов благополучно сели на лёд бухты Роджерса, горючего в баках Н-169 осталось всего на полтора часа.

Оставив учёных на о. Врангеля, экипаж перелетел на мыс Шмидта, где были условия для проведения профилактических работ на самолёте. Здесь опять запуржило на пять суток. Только 12 апреля перелетели в бухту Роджерса и сразу же приступили к ручной заправке самолёта. На следующий день состоялся вылет на очередную льдину. Облачность прижимала машину к поверхности океана. Частые снежные заряды заставляли переходить на «слепой» полёт. Только через два часа впереди засинел горизонт. С 77-й параллели картина льда резко изменилась, появились многочисленные огромные разводья и участки открытой воды шириной до километра и длиной до 25 километров. Ледяные поля несли следы свежего торошения.

Однако у «белого пятна» начался сплошной паковый лёд в виде огромных холмистых полей, превосходящих пак Северного полюса. Около 40 минут самолёт кружил над этим хаосом, отыскивая место для посадки. Наконец меж двух больших полей заметили старое разводье, затянутое ровным годовым льдом, где и сели. Взорвали лунку, поставили лебёдку, метеоплощадку, радиомачты. Для жилья развернули несколько маленьких палаток, а для кают-компаний – большую, где можно было стоять в полный рост.

Координаты лагеря 78°31' с. ш. и 176°36' в. д. Глубина океана оказалась равной 1856 метров. Осматривая окружающие поля, В.И. Аккуратов обнаружил цепочку свежих

следов песка. Как и зачем сюда попал зверёк – неясно, но это было сенсационным доказательством наличия жизни в районе Полюса недоступности, в тысяче километрах от суши. Лыдина дрейфовала на запад со скоростью 3 мили в сутки.

В.И. Аккуратов вспоминал: *«Наша вторая посадка была значительно ближе к точке Уилкинса, и полученная нами глубина 1656 м окончательно убедила нас, что американские измерения были ошибочны. Обнаруженный на первой лыдине слой тёплых атлантических вод был также зафиксирован и при измерениях с лыдины № 2.*

Из сопоставления этих данных с измерениями температур воды океана нансеновским «Фрамом», бадигинским «Седовым» и папанинской станцией «Северный полюс» видно, что тёплые слои атлантических вод, идя на некоторой глубине, пронизывают весь Арктический бассейн».

В ночь на 16 апреля произошла очередная сенсация – лагерь посетил белый медведь. В те времена считалось, что Центральная Арктика безжизненна. А тут и песцовые следы, и натуральный медведь.

Закончив научные программы, участники экспедиции собрали лагерь и 17 апреля вернулись на о. Врангеля.

После предварительной обработки собранных материалов 22 апреля вылетели на лыдину №3. Предполагался самый продолжительный перелёт, поэтому загрузка самолёта горючим была предельной. Выбрасывая из патрубков чёрный дым, машина достигла высоты 150 метров только через полчаса. Вскоре погода испортилась, начался снегопад. Чтобы лучше наблюдать за льдами, экипажу пришлось опуститься до 100 метров.



301.
И.И. Черевичный и
В.И. Аккуратов на
метеорологической
площадке лыдины №2

302.
*Встреча полярных
лётчиков на Центральном
аэродроме.
Москва, 11 мая 1940 г.*



На широте 80° и долготе 174°, где предполагалась посадка, обнаружились большие пространства открытой воды, что оказалось полной неожиданностью. Учёные дружно попросили И.И. Черевичного проследить северные границы этой полыньи с воздуха. Да и садиться на лыжах было негде.

Низкая облачность и снежные заряды прижимали самолёт к воде. Иногда полосы тумана полностью блокировали видимость. Всё это продолжалось более двух часов. Наконец погода стала улучшаться, и удалось подобрать большое ледяное поле, хотя без солнца трудно было определить характер поверхности. Посадка получилась трудной, на левой лыже образовалась широкая трещина. Поверхность льдины оказалась вся в жёстких снежных застругах и наддувах.

Измерили координаты точки: широта 79°59', долгота 169°55' з. д., глубина океана 3368 метров. Пока очередная смена занималась научными наблюдениями, вторая – выравнивала взлётную полосу и чинила лыжу. 28 апреля при отличной погоде стартовали обратно. По дороге повернули к о. Геральда, чтобы проверить существование мнимого о. Крестьянки. Но в том месте просматривались только скопления тяжёлых льдов. Ни разводий, ни трещин. Экипаж И.И. Черевичного «закрыл» легенду об очередном острове, включая и выдуманную американцами «Землю Р. Гарриса».

5 мая экспедиция на самолёте Н-169 стартовал с о. Врангеля в обратный путь с попутной ледовой разведкой по маршруту о. Котельный–устье р. Таймыр–мыс Желания–Маточкин Шар–Амдерма–Архангельск–Москва.

11 мая 1941 г. колёса самолёта Н-169 коснулись бетонной дорожки Центрального столичного аэродрома. Экипаж

торжественно встречали Герои Советского Союза начальник Главсевморпути И.Д. Папанин, его заместители М.И. Шевелёв, П.П. Ширшов, М.П. Белоусов, начальник УПА ГУСМП И.П. Мазурук, М.В. Водопьянов, начальник Гидрометеослужбы Е.К. Фёдоров, директор АНИИ В.Х. Буйницкий, родственники, друзья, кинооператоры, журналисты. Первая в истории освоения Арктики и последняя предвоенная авиационно-научная экспедиция на Север завершилась. Экипаж провёл в воздухе 144 часа и покрыл за это время расстояние в 26 тыс. километров.

Позже, в 1966 г. И.Д. Папанин напишет: *«Это была смелая экспедиция и только благодаря исключительному мужеству и мастерству экипажа самолёта и самоотверженности учёных удалось её провести...»*

К сожалению, разразившаяся война помешала должным образом оценить подвиг участников экспедиции на самолёте Н-169. Вас успели избрать только почётными членами Географического общества, но правительственную награду оформить не успели, а вы, безусловно, заслуживали Героев Советского Союза...»

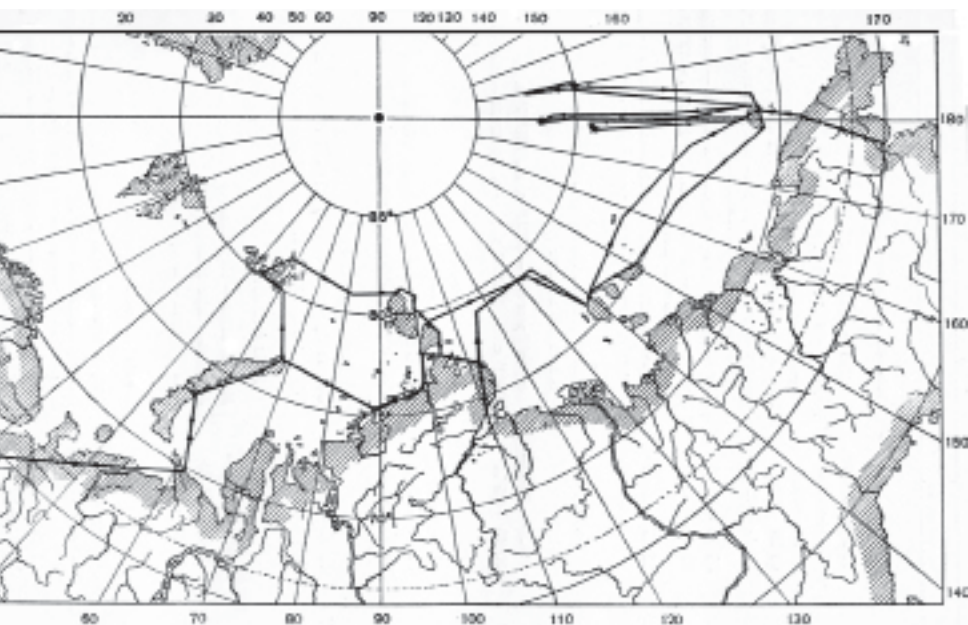
11 июня 1941 г., через месяц после возвращения с Полюса недоступности экипаж И.И. Черевичного, пересевший на летающую лодку МП-7 Н-275, в числе других экипажей Полярной авиации улетел на преднавигационную ледовую разведку.

А начиная с 17 по 21 июня вдоль государственной границы СССР в Заполярье и над полуостровами Средний и Рыбачий начались полёты «неопознанных иностранных» самолётов. Советская зенитная артиллерия и истребитель-

303.

Участники экспедиции к Полюсу недоступности в редакции газеты «Известия»





304.
*Маршруты полётов
самолёта Н-169
арте-мае 1941 года*

ная авиация несколько раз вступали с ними в бой, выпустив более 300 снарядов.

...В 4.30 утра 22 июня, когда экипаж Н-275 находился на подходе к о. Сальм у Земли Франца-Иосифа, радист А.А. Макаров поймал турецкую станцию, сообщившую о нападении немецких самолётов на советские корабли в районе Севастополя. Вскоре лётчики обнаружили слева по курсу от своей машины немецкий разведывательный самолёт «Дорнье»...

Так война пришла в Арктику...



ГЛАВА III. СКВОЗЬ ОГНЕННЫЕ ГОДЫ



3.1. «Идёт война народная...»

Киюню 1941 г. Полярная авиация Главсевморпути при СНК СССР представляла собой внушительное объединение. В её составе находились четыре крупные авиагруппы: Московская особого назначения, Енисейская, Игарская и Чукотская, а также Красноярский авиаремонтный завод и ряд других подразделений. Их совокупный авиапарк превышал 82 самолёта различных модификаций, в том числе Г-1, Г-2, Р-2, СП, С-2, Я-6, П-5, По-2, МП-1, МП-7, ПС-41, ПС-84. Численность лётного состава доходила до 160 человек, которые обслуживали в Заполярье 16 аэродромов. И хотя их удельный вес в воздушном флоте страны был относительно невелик, это были наиболее сильные экипажи во всей авиации, умевшие летать в любых условиях, в том числе ночью и в сложной метеорологической обстановке.

Зона ответственности Полярной авиации простиралась на 9 млн. квадратных километров, начиная от Архангельска до Берингова пролива (8000 км) и от полярного круга до Северного полюса (2700 км). Львиная доля налёта приходилась на транспортные перевозки в интересах Крайнего Севера – около 50%, 44% – на ледовую разведку и почти 6% – на экспедиции спецприменения.

И это было не случайно, ведь многие тысячи километров территории Арктики на то время, как ни странно, оставались для советской науки неизученными. Поэтому в совместных задачах Полярной авиации и Арктического научно-исследовательского института на 1941 г. отмечалось следующее: *«...В восточной части Центральной Арктики к северо-востоку от Новосибирских островов, имеются ещё громадные районы, где до сих пор никаких научно-исследовательских работ не проводилось, значительные же области к северу от о. Врангеля вообще не посещались человеком. От степени же*



305.
Полковник И.П. Мазурук –
командир 2-й спецгруппы
ВВС СФ, основу которой
составили самолеты СБ и
ПС-41. Осень 1941 г.

изученности этих областей в значительной мере зависит решение важных для трассы Севморпути практических вопросов, связанных с гидрологическим и геофизическим режимом Центральной Арктики...

Исходя из необходимости изучения необследованных областей Полярного бассейна,... попутно с ледовой авиа-разведкой, организовать научные работы на льду в районе, расположенном к северу от о. Врангеля».

Однако ход истории пошёл по иному сценарию. Ранним утром 22 июня 1941 г. фашистская Германия и её союзники обрушили на Советский Союз удар невиданной до этого времени армии вторжения. Началась Великая Отечественная война, которая прервала мирные планы и на четыре года отодвинула их осуществление.

Война застала начальника УПА И.П. Мазурука в командировке во Львове. Уже на второй день, 23 июня 1941 г. он выступал на митинге трудящихся Красноярского авиаремонтного завода, где поставил задачу: не только ремонтировать, но и вооружать мирные самолёты, чтобы они на ледовой разведке могли дать отпор врагу, если тот проникнет в Арктику.

Вскоре на заводе появилась группа военных лётчиков, в основном из морской авиации. С их помощью на всех типах самолётов были установлены пулемёты. Это была срочная и чрезвычайно трудная инженерная задача. Вооружённые машины полярные лётчики Б.Г. Чухновский, П.Г. Головин, Ф.Б. Фарих, Л.Г. Крузо и другие уводили из бухты завода на Север. Уходили самолёты и с сухопутного аэродрома.

В Игарке, например, встретил свой последний мирный день известный полярный ас М.В. Водопьянов. Экипаж его летающей лодки, входившей в МАГОН, в составе помощника командира Э.К. Пусэпа, штурмана А.П. Штепенко, бортрадиста В.Ф. Богданова, бортмехаников К.Н. Сугробова и В. Ковалёва проводил ледовую разведку в Карском море. 21 июня 1941 г. Михаил Васильевич со своими товарищами выполнил полёт, длившийся 25 часов и завершившийся на другой день. Узнав о начале войны, уже на следующее утро М.В. Водопьянов срочно вылетел в Москву и приводнился на Химкинском водохранилище. При этом его гидросамолёт чуть было по ошибке не сбили свои истребители. В столице герой Арктики стал интенсивно искать возможность попасть на фронт.

Другого видного лётчика – В.В. Малькова война застала в Крестах на Таймыре. За несколько дней до её начала он только что выполнил ответственное задание руководства Главсевморпути. Вместе с сотрудниками спецотдела Управ-

ления он облетал всю Арктику от Мурманска до Уэлена (!) по всем полярным станциям с *«правом выбора посадочных площадок»*. Этот высокоширотный перелёт, связанный со сменой шифров связи на всех советских объектах побережья Северного Ледовитого океана, по праву можно отнести к самым значительным, выполненным экипажами Полярной авиации в предвоенный период. По возвращении В.В. Малькову приказали готовить к отправке в Горький в распоряжение уполномоченного Государственного комитета обороны поплавковый самолёт «Валти», оставленный С.А. Леваневским в Игарке. Но при облёте у машины началась так называемая раскрутка винта (не переходил на большой шаг), приведшая к снижению самолёта и его поломке при ударе о берег. В августе 1941 г. В.В. Малькова командировали в Красноярск, куда позже эвакуировалось УПА, в распоряжение папанинца, Героя Советского Союза П.П. Ширшова, занимавшегося переброской промышленности с запада на восток. На самолёте Р-5 Мальков вёл поиск свободных железнодорожных магистралей для более быстрого перемещения поездов. Когда в феврале 1942 г. П.П. Ширшова назначили наркомом Морского флота, В.В. Мальков вновь вернулся в Игарку, где более года на двухмоторном бомбардировщике Г-1 занимался перевозкой никеля и других металлов из Норильска в Красноярск для оборонных заводов.

Ближе всех к столкновению с противником оказалась летающая лодка ГСТ-7 Н-275 И.И. Черевичного. 22 июня 1941 г. она выполняла глубокую ледовую разведку в Арктике. В те дни облёт арктических морей на западе проводили четыре самолёта и два – на востоке. Начав работу у берегов Чукотки, экипаж И.И. Черевичного продвигался на запад, практически ежедневно выполняя маршруты продолжительностью от 14 до 20 часов. На борту самолёта находился гидролог из Арктического НИИ В.С. Назаров, что значительно облегчило работу штурмана, до того единолично проводившего ледовые наблюдения. В 4.30 утра на подходе к о. Сальм бортрадист А. Макаров поймал турецкую станцию, сообщившую о нападении немецких самолётов на советские корабли в районе Севастополя. Но Москва ещё молчала, было слишком рано. Вскоре экипаж повстречал двухкилевой немецкий самолёт «Дорнье», но тот поспешно удалился. Выйдя на бухту Тихую, И.И. Черевичный сбросил зимовщикам почту и посылку с овощами и продолжил путь на север. В 150-ти километрах мористее о. Рудольфа экипаж принял сигнал материковой радиостанции, которая передала сообщение о начале войны с Германией. Вскоре эту информацию подтвердил и штаб морских операций из



306.

За несколько недель до войны. Слева направо: штурман В.И. Аккуратов, полярные лётчики И.И. Черевичный и М.Н. Каминский. 1941 г.



307. Экипаж гидросамолёта
ГСТ-7 Н-275
И.И. Черевичного

Диксона, приказавший прервать полёт и возвратиться на базу. По дороге туда летающая лодка сбросила почту и попутный груз на полярную станцию мыса Желания. 23 июня она бросила якорь в устье реки Джарджан.

В тот же день экипаж дал шифровку в штаб УПА с просьбой о немедленном отзыве в распоряжение фронта. Но только на 12-й день пришло указание начальника И.П. Мазурука: сидеть на месте и ждать. Новых указаний пришлось дожидаться ещё пять дней. Суть задания сводилась к доставке и сбросу на все полярные станции пакетов с мобилизационными предписаниями.

Выполнив это поручение, экипаж И.И. Черевичного перелетел в Булун, где занялся ледовой разведкой и проводкой морских караванов. Ежедневно по 8–9 часов лётчики ходили галсами от материкового берега до кромки льда, определяя её южную границу и направление дрейфа.

Утром 22 августа, сбросив карту с зарисовкой ледовой обстановки на борт флагманского ледокола «Сталин», лётчики вернулись в Тикси, откуда их самолёт стартовал на Архангельск, а затем на Москву. К столице подошли на бреющем полёте, поскольку здесь уже шли бои, и с ходу сели на Химкинском водохранилище.

При встрече с начальником УПА И.П. Мазуруком лётчики узнали, что они поступают в распоряжение начальника Главсевморпути И.Д. Папанина. И.И. Черевичному в пере-

воде на военную службу было отказано. Вместе с ним в Арктику был отозван лётный состав, не успевший перейти в Авиацию дальнего действия.

Дело в том, что с активизацией боевых действий на Севере 30 июня 1941 г. И.Д. Папанин был дополнительно назначен уполномоченным Государственного комитета обороны (ГКО) на Северном бассейне, где отвечал за бесперебойную работу портов Архангельска и Мурманска.

Вот как об этом вспоминал сам Иван Дмитриевич: *«Я часто вспоминаю тот день, который определил мою судьбу в военные годы, ...когда меня неожиданно вызвали в Государственный комитет обороны.*

— Товарищ Папанин, — сказал председатель ГКО, — хочу сообщить вам о решении: посылаем вас в Архангельск как уполномоченного Государственного комитета обороны.

Возвращаясь из Кремля, я мучительно раздумывал над тем, где взять людей и в Архангельске, и в Главсевморпути. Марк Иванович Шевелёв с первых дней войны ушёл в Военно-воздушные силы и был занят формированием Авиации дальнего действия (АДД). Его сменил Илья Павлович Мазурук, который только что прилетел из Арктики в Москву...

В Архангельск со мной поехала небольшая группа работников Главсевморпути. Возглавлял её Илья Павлович Мазурук... В начале зимы Мазурук вылетел «на своем самолёте» для обследования Мурманского порта. Вместе с Мазуруком полетели Минеев, Герасимов, Еремеев и представители Наркомморфлота — капитан дальнего плавания Бочек и начальник Архангельского порта Бейлинсон. Вторым пилотом летел Орлов. Через три дня комиссия возвратилась в Архангельск, далее — в Москву».

Главной задачей И.Д. Папанина стало обеспечение доставки военных грузов для СССР от его союзников по антигитлеровской коалиции — Англии и США. И опытный экипаж И.И. Черевичного наряду с другими должен был заниматься проводкой союзных караванов с ленд-лизом. На ремонт гидросамолёта и установку вооружения ему отвели всего три дня.

Большинство лётчиков Полярной авиации продолжали рваться в действующие войска, но их навыки и умения крайне нужны были в тылу, для обеспечения не менее важных задач по проводке судов Северным морским путём и транспортировке ценных грузов. Ведь уже на пятый день после начала войны, 27 июня, И.Д. Папанин направил на имя главы страны И.В. Сталина записку с предложениями по организации перевозок в СССР из-за границы. *«В связи с позицией США, — писал начальник Главсевморпути, — обе-*

щавших оказать помощь СССР, докладывая вам о возможных вариантах перевозки военных грузов из США в СССР по северным и воздушным путям».

Первым был предложен маршрут из канадского Ванкувера и американского Сиэтла к Берингову проливу и далее на запад Северным морским путём. Отмечалось, что таким путём за одну навигацию можно было проводить 40–50 судов. В том случае, если бы они выходили в плавание между 15 июля и 1 августа, то они могли бы, пополнив запасы угля в бухте Провидения, дойти до Архангельска. Если бы суда начинали рейсы позже, до 15 августа, то они бы были вынуждены разгружаться на Диксоне, чтобы успеть возвратиться на родину.

Второй маршрут предлагался водами Северной Атлантики от Нью-Йорка или Квебека севернее Исландии, вдоль самой кромки льдов, через Гренландское, Норвежское и Баренцево моря в тот же Архангельск.

И, наконец, третий маршрут планировался воздушный, проложенный советскими полярными лётчиками ещё в середине 20-х гг. и основательно изученный в ходе экспедиций на о. Врангель и «челюскинской эпопеи». И хотя этот маршрут был меньше по грузообороту, он имел пять вариантов: от Уэлена на Тикси и Дудинку, где разветвлялся – на Архангельск (6800 км) и Красноярск (6200 км). Мог он проходить и от Тикси через Якутск на Иркутск (6700 км). Четвёртый должен был проходить от Анадыря через пос. Зырянку и Якутск на Иркутск (6700 км). А пятый предлагался опять же от Анадыря через с. Каменское на Магадан и далее – в Николаевск-на-Амуре и Хабаровск (3850 км).

Поэтому И.Д.Папанин был категорически против распыления квалифицированных сил полярных авиаторов, на-



308.
*Летающая лодка МБР-2
конструкции Г.М. Бериева*

зывая это не иначе, как «чудовищное по глупости головотяпство, а может быть, и скрывающееся за ним сознательное вредительство». Поэтому, благодаря его усилиям, многие из представителей Полярной авиации получили «бронь» от отправки на фронт.

Чтобы объединить в «единый кулак» лётчиков, моряков и научные силы, И.Д. Папанин воссоздал штаб морских операций Западного района (сектора) Арктики.

Впервые такой штаб появился в 1935 г. Его первым руководителем был начальник Морского управления Главсевморпути Э.Ф. Крастин (в 1940 г. – А.В. Остальцев и М.И. Шевелёв). В 1932 г. организовали штаб Восточного района Арктики во главе с гидрографом, капитаном дальнего плавания Н.И. Евгеновым (позже – А.П. Мелеховым). Первоначально штабы базировались на головных ледоколах. Решение об их создании было продиктовано необходимостью совершенствования судоходства по трассе Севморпути. В 1939 г. штабы укомплектовали опытными моряками, гидрографами, синоптиками, гидрологами, связистами и авиаторами, которые занимались организацией движения в сложных ледовых условиях арктических морей транспортных судов и ледоколов, снабжавших необходимыми грузами полярные станции, стройки, промышленные предприятия, геологические экспедиции и другие организации, функционировавшие вдоль Северного морского пути.

Летом 1941 г. штаб морских операций Западного района (сектора) Арктики сначала возглавил капитан дальнего плавания, Герой Советского Союза М.П. Белоусов, а осенью того же года – А.И. Минеев. Начальником штаба назначили Н.А. Еремеев (позже – И.А. Стоянов), гидрологом стал М.М. Сомов (после войны, 14 января 1952 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза), главным синоптиком – В.В. Фролов, а секретарём – Е.М. Сузюмов. Штаб не располагал вооружением и не имел в своём составе профессиональных военных. Он плавал на судах и по мере необходимости переходил с одного транспорта на другой, помогая своей работой проводить караваны Северным морским путём. Вскоре штаб перебросили попутными пароходами на о. Диксон, где начала действовать новая мощная радиостанция и был построен небольшой, но пригодный для приёма колёсной авиации аэродром.

С закрытием навигации осенью 1941 г. ледокол «Сталин» доставил работников штаба морских операций в Архангельск, где их зачислили в состав Северного флота. При штабе Беломорской военной флотилии создали группу ледовой службы. Возглавил её капитан 2 ранга (впоследствии



309.

Известный полярный
штурман В.И. Аккуратов

310.

*В кабине «Харрикейна»
– командующий ВВС СФ
генерал-майор
А.А. Кузнецов, который
25 сентября 1941 года
первым облетал новые
английские истребители.
В 1946–1953 гг. он стал
сначала начальником
УПА ГУСМП, а затем –
ГУСМП и отличился
при проведении
высокоширотных
воздушных экспедиций
1948–1949 годов*



контр-адмирал) профессор Н.Н. Зубов. Члены штаба часто вылетали на ледовую разведку на снятых с вооружения морских бомбардировщиках-разведчиках МБР-2. При этом полёты в основном совершались над Белым морем, чтобы найти дорогу в Архангельск для союзных караванов.

Кроме того, существовал и штаб морских операций Восточного района Арктики (он перешёл с ледокола в порт Певек только в 1952 г.).

Основная нагрузка в первые месяцы войны легла на полярных лётчиков Московской авиагруппы особого назначения (МАГОН), приступившей к выполнению спецзаданий. Одной из наиболее значимых операций МАГОНа в 1941 г. стала эвакуация из блокированного немцами Ленинграда на Большую землю работников Арктического НИИ и членов их семей. На этот раз командиром экипажа самолёта ПС-84 «Дуглас» был Г.К. Орлов (штурман – В.И. Аккуратов). Ещё в 1937 г. он участвовал в качестве второго пилота в высадке папанинцев на Северный полюс.

Экипаж считался гражданским, хотя выполнял задания военного командования. Была разработана следующая схема эвакуации: самолёт должен был базироваться в г. Череповце, где имелся аэродром Главсевморпути, а оттуда ежедневно выполнять рейсы на Ленинград через Тихвин, где его под охрану брали истребители. На борту имелась центральная башня с тяжёлым авиационным пулемётом. Предполагалось сделать несколько десятков полётов через Ладожское озеро.

Два месяца подряд экипаж Г.К. Орлова делал вылеты в осаждённый Ленинград и передавал в Череповце измождённых блокадой и голодом пассажиров представителю Главсевморпути. В ясные холодные дни вместе с истребителями сопровождения ему приходилось отбиваться от немецких «мессеров», идя на минимальной высоте. Полярников спасала привычка к «слепым» полётам.

На помощь Г.К. Орлову из Москвы прислали экипаж А. Ерёменко на ПС-41 (скоростном бомбардировщике СБ) для вывоза архивных материалов Арктического института. Но в первый же вылет он был сбит и затонул в водах Ладоги. Спасти удалось только бортмеханика В. Макарова.

В последние рейсы, когда полярные лётчики перевезли всех сотрудников НИИ, они занялись спасением научных материалов института и часто подбирали на улицах обессиленных детей, перевоза тех на Большую землю и не думая о перегрузке самолёта.

В результате эвакуации, проведённой экипажем «Дугласа» Г.К. Орлова, целиком были сохранены и доставлены в Череповец, а затем в Красноярск ценнейшие культурные сокровища – научные фонды Арктического НИИ и музейные реликвии. Это помогло институту напряжённо работать в глубоком тылу для обеспечения нужд Военно-морского флота и операций на Северном морском пути.

Вместе с тем многие из вывезенных учёных не выдержали последствий дистрофии и умерли. В их числе оказались Архангельский, Деменчёнок, Дерюгин, Сперанский, Кюльвяя, Самойленко, Бушев, Арефьев, Войцеховский, Собенников, Мутафи, Аполлонов, Тюртюбек.

В 1942 г. полярные авиаторы МАГОНа летали к окружённым советским частям, снабжая их медикаментами, продовольствием и оружием, вывозили раненых, сбрасывали листовки, доставляли военные миссии союзников из Архангельска в Москву и Куйбышев.

Однажды экипажу ПС-84 Г.К. Орлова поручили выбросить диверсионную группу в тылу фашистов. Однако выполнить задание не удалось, так как в нужном районе стояла непогода. На обратной дороге самолёт попал под обстрел недалеко от линии фронта. Из пробитых бензобаков вытекало топливо, и командир совершил посадку на заснеженную лесную поляну. Через местного жителя узнали, что немцы ушли отсюда два дня назад. Связавшись по аварийной радиации с радиоцентром Главсевморпути в Москве, запросили сбросить две бочки бензина. Как и положено в Полярной авиации, самолёт Орлова имел материалы и инструменты для ремонта, агрегат для запуска двигателей, а также радиопривод для спасательного самолёта.

Уже к вечеру экипаж их коллеги Н.Ф. Бузаева доставил и сбросил Г.К. Орлову топливо в бочках. Переносной электропомпой его перекачали в заклеенные баки аварийного «Дугласа» и опробовали моторы. В это время к ним подошли два советских танка. Угостив танкистов ужином и добавив к нему по 100 грамм спирта из антиобледените-

ля, лётчики получили взамен взлётную полосу, укатанную танками. Взлёт в темноте прошёл успешно и через сорок минут самолёт был в Москве.

В дни осады немцами Севастополя полярные лётчики под обстрелом вывозили с последнего аэродрома на мысе Херсонес тяжелораненых защитников города и тюки документов. А обратно доставляли ящики с боеприпасами, продукты и медикаменты. В июне 1942 г. экипаж Г.К. Орлова обслуживал комиссию ГКО по упорядочению действий Черноморского флота.

Война продолжалась. И некоторым полярным лётчикам удалось попасть в действующие войска.

3.2. В составе действующих войск

Ещё 23 июня 1941 г., по прибытии в Москву, группа лётного состава, в которую вошли и полярные авиаторы во главе с М.В. Водопьяновым, направила в адрес Государственного комитета обороны заявление с просьбой направить их в действующую армию. В числе подписавшихся были знакомые всей стране фамилии лётчиков А.Д. Алексеева, Э.К. Пусэпа, М.Н. Каминского, штурманов В.И. Аккуратова, А.П. Штепенко, бортмехаников Ф.И. Бассейна, К.Н. Сугрובה и многих других – всего 22 человека.

Михаил Васильевич Водопьянов уже получил опыт ведения боевых действий на советско-финляндской войне и хорошо представлял, какие бомбардировщики нужны ВВС. Он давно присматривался к четырёхмоторному ТБ-7. Полетав на тяжёлых арктических самолётах АНТ-6 (вариант ТБ-3, специально оборудованный для полётов на Севере), М.В. Водопьянов знал и ценил их возможности, а потому поначалу уговаривал начальника ГУ ВВС генерал-лейтенанта авиации П.В. Рычагова передать опытную машину АНТ-42 в ведение УПА. После ремонта и переоборудования она легко могла стать прекрасным транспортником для полётов в Арктике. Позже, в марте 1941 г., заслуженный лётчик, герой страны обращался даже к главе СССР И.В. Сталину, предлагая создать специальное соединение, вооружённое сотней ТБ-7. Как аргумент он приводил то обстоятельство, что для доставки одного и того же груза бомб количество двигателей на двухмоторных бомбардировщиках будет больше, а следовательно, и больше будет потрачено авиатоплива. Соответственно экономился и суммарный ресурс авиадвигателей. И хотя весной 1941 г. И.В. Сталин ответа не дал, видимо, он запомнил предложение Михаила Васильевича. На этот раз реакция была быстрой.



311.

*Экипаж ТБ-7 полковника
А.Д. Алексеева после
бомбардировки
Кенигсберга. Аэродром
Монино. 13 ноября 1941 г.*

24 июня 1941 г. после беседы с Иосифом Виссарионовичем М.В. Водопьянову было присвоено звание комбрига и поручено сформировать бомбардировочную авиационную дивизию дальнего действия. В её состав были мобилизованы и представители Полярной авиации. Официально это решение было оформлено приказом начальника Генерального штаба Красной Армии Г.К. Жукова № 0052 от 15 июля 1941 года: *«Во исполнение решения Государственного комитета обороны СССР от 14 июля 1941 г. приказываю:*

1. Сформировать 81-ю авиационную дивизию дальнего действия на самолётах ТБ-7 в составе:

управление 81-й авиационной дивизии,

432-й авиационный полк ТБ-7,

433-й авиационный полк ТБ-7.

2. В составе каждого полка иметь по пяти эскадрилий ТБ-7 в составе трёх кораблей каждая, одну эскадрилью истребителей охраны Як-1 или ЛаГГ-3 в составе 10 самолётов и батальон аэродромного обслуживания.

3. Формирование управления 81-й авиационной дивизии и 432-го авиационного полка закончить к 20 июля 1941 года. На формирование обратить личный состав и материальную часть 412-го авиационного тяжёлобомбардировочного полка ТБ-7.

Формирование 433-го авиационного полка закончить по мере поступления самолётов от промышленности.

4. Назначить командиром 81-й авиационной дивизии комбрига т. Водопьянова.

5. Командующему ВВС Красной Армии генерал-лейтенанту т. Жигареву укомплектование личным составом 81-й авиационной дивизии произвести за счёт лётно-технического состава НИИ ВВС КА, выделяемого из состава Севморпу-

ти и НКАП, и наиболее квалифицированного состава ВВС Красной Армии».

Начальником штаба 81-й дивизии к М.В. Водопьянову назначили в недавнем прошлом начальника УПА, заместителя начальника ГУСМП, а затем руководителя штаба морских операций Западного района Арктики, Героя Советского Союза М.И. Шевелёва. Многие из полярных лётчиков, мобилизованных в соединение, были включены в 432-й (ранее – 412-й) дальнебомбардировочный авиационный полк полковника В.И. Лебедева (командовал полком ещё до войны), в том числе А.Д. Алексеев, Э.К. Пусэп, С.А. Асямов, А.П. Штепенко. Непосредственное формирование части началось по приказу Наркомата обороны от 6 июля 1941 года. В Монино личный состав изучал теорию и проходил тренировку в барокамере, в Казани на практике осваивал ТБ-7 (позже названными Пе-8), которые выпускал завод № 124.

Двумя другими полками в этом соединении командовали Н.И. Новодранов (ранее – 420-й) и А.Г. Гусев (421-й полк).

В эти же дни в Смоленске занимался слаживанием 212-го отдельного дальнебомбардировочного полка, сформированного в феврале 1941 г., будущий командующий Авиацией Дальнего Действия подполковник Александр Евгеньевич Голованов.

Ещё в начале 1941 г. он, в прошлом начальник Восточно-Сибирского управления ГВФ, линейный лётчик, часто летавший по трассе Иркутск–Якутск, шеф-пилот эскадрильи особого назначения Московского управления ГВФ, по опыту своего участия в советско-японском вооружённом конфликте на Халхин-Голе и в советско-финляндской войне, где выполнял на Ли-2 специальные задания, при содействии командующего ВВС дважды Героя Советского Союза Я.В. Смушкевича написал письмо главе страны И.В. Сталину. В нём А.Е. Голованов, как и М.В. Водопьянов, предлагал образовать «соединение из 100–150 самолетов». Его лётный состав он брался обучить за короткое время самолётовождению по радиосредствам и подготовить их в качестве инструкторов для подготовки в дальнейшем всех остальных экипажей дальнебомбардировочной авиации. А.Е. Голованов полагал, что военные лётчики не умеют в силу своей необученности использовать самолётное радионавигационное оборудование с такой же эффективностью, как это удаётся ему самому. Новая идея привлекла внимание И.В. Сталина. Вскоре «лётчик Голованов» — именно так подписался Александр Евгеньевич — был вызван в Кремль. В обстоятельной беседе Сталин разъяснил ему,

что в армии нет «соединений в 100–150 самолетов, а есть полки, дивизии, корпуса и армии, и что для начала лучше всего (с чем согласились и другие присутствовавшие при этом члены Политбюро ЦК ВКП(б), призвать Голованова в армию, назначить его командиром полка и присвоить звание подполковника». На том и порешили. В 212-й полк А.Е. Голованов лично отбирал лётчиков из Гражданского воздушного флота.

Но уже через месяц после вступления в боевые действия, на 28 июля полк стал терять боеспособность: из 72 самолётов ДБ-3 в строю осталось всего 14. Сталин вызвал к себе А.Е. Голованова и приказал переключить остатки полка на разведку. Но и эта задача не придавала авиаторам должной боевой устойчивости.

С началом Великой Отечественной войны с участием лётного состава Полярной авиации (добровольно на фронт ушли 54 лётчика и штурмана) стали формироваться и другие авиационные соединения. В их числе оказалась и 1-я дальнебомбардировочная дивизия особого назначения. Лётные экипажи были сборными, куда помимо полярных лётчиков входили и пилоты ГВФ, у которых был великолепнейший опыт ночных и слепых полётов. Помощниками командиров кораблей являлись лётчики ВВС, которые перенимали опыт воздушных рейдов в сложных условиях.

В частности, на формирование боевых частей только из Игарской авиагруппы УПА Главсевморпути ушли на фронт свыше 40 человек: пилоты, руководители, работники наземных служб, в том числе Г.Е. Купчин, С.К. Фрутецкий, С.И. Герега, И.В. Баюшкин, Г. Червоноокий, Р. Сухоцкий, Л. Брайлян, З. Юнкерова и многие другие.

Попал на фронт и Ф.Б. Фарих. В звании подполковника он совершил 18 боевых вылетов в глубокий тыл врага, занимался испытанием новых типов самолётов, за что в



312.
Один из PS-84 УПА
ГУСМП на неубираемых
лыжах. 1941 г.

1944 г. был награждён орденом Отечественной войны 2-й степени.

Меньше чем через месяц после нападения Германии на Советский Союз, 10 июля 1941 г. для «обороны западной части Севморпути» приказом Наркома ВМФ СССР №00180 была сформирована 2-я авиационная группа ВВС Военно-морского флота, которую включили в состав Беломорской военной флотилии и подчинили Военному совету Северного флота. Интересно, что ВВС Северного флота тогда командовал генерал-майор авиации А.А. Кузнецов, а флагманским штурманом был подполковник М.Н. Моросанов. После войны им обоим доведётся по несколько лет возглавлять УПА ГУСМП, а Александр Алексеевичу Кузнецову – ещё и Главсевморпуть. Фронтовая дружба с ними впоследствии пригодится и И.П. Мазуруку.

Основу 2-й авиационной группы, дислоцировавшейся в Архангельске (о. Ягодник), составили «материальная часть самолётов и лётно-технический состав Полярной авиации, согласно особого списка». А её боевую работу обеспечивала 722-я авиационная база. 19 августа командиром 2-й авиагруппы с присвоением воинского звания полковник назначили начальника Управления Полярной авиации Главсевморпути И.П. Мазурука.

И.Д. Папанин вспоминал: «Мазурук состоял при штабе недолго. Из находившихся в Архангельске гражданских самолётов он сформировал при Беломорской военной флотилии особый отряд, который вёл над Белым морем воздушную разведку и поиски вражеских подводных лодок».

Согласно приказам командования Северным флотом, непосредственной задачей авиагруппы полярников И.П. Мазурука стала работа в интересах отряда кораблей Карского моря (Северный отряд). Её боевой состав насчитывал 16 самолётов, в том числе три ПС-41 или бомбардировщика СБ (бортовые номера Н-304, Н-305, Н-312). Местом базирования отряда кораблей Карского моря первоначально было становище Хабарово в Югорском Шаре, а с сентября – порт Диксон. Вместе с И.П. Мазуруком ушли воевать: заместителем командира авиаполка ВВС Северного флота – Б.Г. Чухновский (ему было присвоено воинское звание полковник, на СФ он сражался до конца войны), командиром авиаотряда 2-й авиационной группы – подполковник М.И. Козлов (с 12 июля по декабрь 1941 г.), штурманом – В.И. Аккуратов (в апреле 1943 г. он уже летал в составе 45-й дивизии Авиации дальнего действия), В.Н. Махоткин (возил командующего Северным флотом), Е.М. Конкин (бывший заместитель командира МАГОНа), С.И. Ан-



313.

Северный союзный конвой

тюшев (впоследствии погиб), Тарасов, А.М. Сурнин, И.Г. Бахтинов, В. Павлов (впоследствии погиб), И.Д. Черепков (впоследствии погиб), П.Д. Михельсон (впоследствии погиб) и многие другие полярные авиаторы.

У Ильи Павловича уже был опыт участия в боевых действиях. В начале 30-х гг. он успешно громил банды басмачей в Средней Азии и был отмечен именным оружием, а в 1940 г. воевал с белофиннами. И на Севере ему пришлось лично принимать участие в многочисленных воздушных ударах морской авиации по объектам фашистских войск в Норвегии. 20 июля 1941 г. во время налёта на порт Киркинес на бомбардировщике ДБ-3Ф над Баренцевым морем он был сбит немецкими истребителями. Это было в день его 35-летия. Самолёт удалось приводнить, но советские сторожевые катера смогли подобрать лишь командира корабля и штурмана В.И. Аккуратова.

Под прикрытием авиации и кораблей Северного флота арктическая навигация 1941 г., в которой приняли участие 20 транспортов, прошла успешно, все плановые задания были выполнены, и никаких потерь не было.

На этом участие И.П. Мазурука в боевых действиях в Заполярье не закончилось. Северный морской путь становился одной из основных трасс доставки грузов ленд-лиза в Советский Союз из США и Англии. Это прекрасно понимало немецкое командование, которое стремилось любой ценой нарушить эту стратегическую коммуникацию и захватить незамерзающий порт Мурманск. В первой половине 1942 г. нападения авиации и подводных лодок Германии на караваны союзных судов в Северной Атлантике, в Баренцевом и Белом морях участились. Со 2 по 10 июля немцы разгромили самый крупный в истории Второй мировой войны морской конвой «RQ-17». Из 36 транспортов погибли 23, 2 – вернулись в Исландию и только 11 – дошли до Архангельска.

Но перед тем как им дойти, большинство из них были рассеяны в полярных водах. Поэтому все экипажи ВВС Северного флота, работавшие в Западном секторе Арктики, получили приказ командования целенаправленно или попутно искать уцелевшие транспорты каравана «RQ-17». Один из них – американский сухогруз «Уинстон Сэйлем» во главе с капитаном Ловгрэном – обнаружил в губе Литке у Новой Земли экипаж летающей лодки И.П. Мазурука (штурман Н.М. Жуков, бортмеханик Г.В. Косухин). Атакованный самолётами-торпедоносцами и подводными лодками сухогруз выбросился на мель. Когда советские полярные лётчики приводнились и подошли на клиперботе к «Уинстону Сэйлему», то обнаружили, что экипаж уже



314.

*Мастер ледовой разведки
М.И. Козлов в годы войны*



315.

Летающие лодки ГСТ строились по лицензии, приобретённой в США

выкинул за борт орудийные замки, вывел из строя орудия и бросил судно. Намереваясь передохнуть и позже добраться до Архангельска, американцы разбили лагерь за сопкой. По воспоминаниям Ильи Павловича, ему пришлось напомнить союзникам *«о той тяжёлой и упорной борьбе, которую вели русские моряки с более крупными силами противника, о чрезвычайной важности грузов, которые находились на борту корабля»*. Эти слова известного полярного аса, Героя Советского Союза и представителя советского правительства – депутата Верховного Совета СССР («сенатора», по американским понятиям) возымели действие. Союзнический экипаж отказался от своих первоначальных планов. Мазурук взял на борт гидросамолёта 9 больных моряков, доставил их на базу и 16 июля 1942 г. навёл на «Уинстон Сэйлем» 4 советских тральщика и пароход «Диксон». Несколько дней американцы дружно работали с русскими моряками, пока те не сняли их с мели и не привели в Архангельск.

Одновременно с летающей лодкой И.П. Мазурука по поиску союзных транспортов работал и «Дуглас» Г.К. Орлова из состава МАГОН. За входом в пролив Маточкин Шар он наткнулся на большой караван судов, укрывшийся в губе Матюшина. Половину из них составляли транспорты, а вторую – сторожевики и тральщики. Координаты стоянки отряда экипаж Орлова передал в штаб Северного флота, откуда немедленно выслали пять английских и советских эсминцев, которые сопроводили союзников в Архангельск.

Через несколько дней, 27 июля 1942 г., экипаж И.П. Мазурука вновь оказался в эпицентре «горячих» событий. Во время межрейсовой стоянки в Амдерме радист получил телеграмму из штаба о потоплении в Баренцевом море очередного американского корабля и необходимости поисков с воздуха спасшейся части команды. В акваторию немедленно был выслан гидросамолёт. Но в Амдерму он не вернулся и на связь не выходил. На поиски ушла пара летающих лодок И.П. Мазурука и М.И. Козлова. После нескольких часов полёта на бреющем экипажи вернулись в Малые Кармакулы, на юго-западное побережье южного острова Новой Земли, чтобы заправиться, переночевать и с утра продолжить поиски. Поставив машины на якоря и оставив на них наблюдателями вторых пилотов и бортмехаников, лётчики отправились спать. А утром зимовка подверглась внезапной атаке фашистов. Вот как об этом вспоминал Илья Павлович: *«Проснулся я от страшного грохота, и когда открыл глаза, вместо потолка увидел голубое небо и пламя, бушевавшее вокруг. Не понимая, что произошло, я схватил одеяло, чтобы защититься от огня, и в чём был выскочил на улицу. То, что*

я увидел, сразу привело в чувство. Дом и пристройка пылали, как факел, а кругом рвались снаряды и свистели пулёмётные очереди. В бухте горели гидросамолёты. От них к берегу плыли Матвей Козлов и двое со второй «Каталины», а у входа в бухту стояла фашистская подводная лодка и обстреливала нас (подлодка «U-601». – Авт.).

Вытащив приплывших из воды, мы, прячась за камни, побежали в тундру. Там скрывались несколько дней, без продуктов, без оружия и без верхней одежды. Фёдор Петров, мой второй бортмеханик, был убит, тело его ушло на дно бухты вместе с обломками «Каталины»...

Кто мог предположить, что подлодка появится так далеко от своей базы?..»

С далёкой Чукотки, из местного авиаотряда в Малые Кармакулы был направлен экипаж полярного лётчика М.Н. Каминского, летавшего на аналогичном гидросамолёте, способном к посадкам в открытом море. Подойдя к полярной станции, экипаж с удивлением обнаружил на месте жилых домов чёрные пожарища. Живых людей лётчики нашли далеко в тундре. Увидев машину, те легли в виде посадочного знака «Т». Самолёт сел на воду у ближайшего берега, и вскоре к нему прибежали почерневшие и полураздетые зимовщики. Они рассказали, что зимовку обстреляла немецкая подводная лодка, подожгла дома и два гидросамолёта, стоявших в бухте. Голодных и обмороженных людей перевезли на борт самолёта и вывезли в Архангельск. А через три дня спасённый И.П. Мазурук уже вновь барражировал на своём самолёте в Баренцевом море.

В декабре 1941 г. подполковник Матвей Ильич Козлов был командирован с Северного флота на Черноморский, где воевал командиром корабля в составе 80-й отдельной авиаэскадрильи по август 1942 года. Как вспоминал сам лётчик, *«на «Чайке» мы совершали полёты стратегического назначения на неприятельские объекты. В основном летали на Плоешти...».*

Затем М.И. Козлов убыл на перегонку ленд-лизовских самолётов на трассу АЛСИБ. А оттуда вновь был командирован в оперативное подчинение командира Беломорской авиационной группы ВВС Северного флота, где в период с 10 октября до 7 декабря 1943 г. возглавлял группу из четырёх военно-транспортных самолётов Си-47. Под его руководством командиры кораблей капитаны И.С. Валухов, Гоевой, В.А. Тишко, гвардии капитан В.Н. Киселёв в трудных арктических метеоусловиях произвели 79 самолёто-вылетов с общим налётом более 308 часов и перевезли 137,7 тонны грузов и 547 пассажиров.

В небе Заполярья полярные экипажи плечом к плечу в одном строю сражались с лётчиками ВВС Северного флота и Карельского фронта. Почти 100 человек из них впоследствии стали Героями Советского Союза. Характерно, что в рядах ВВС Красной Армии воевало большинство пилотов местных авиаотрядов ГВФ. Так, 235-й Мурманский отряд в качестве 3-й эскадрильи вошёл в состав Карело-финской особой авиагруппы, основу которой составил Архангельский Северный особый авиаотряд. 4 ноября 1942 г. его преобразовали в 5-й отдельный авиационный полк ГВФ Карельского фронта.

Ушли в действующие войска с началом войны и почти все лётчики – первые герои, отличившиеся в 30-е годы при спасении челюскинцев и выполнении рекордных сверхдальних перелётов через Северный полюс. Так, например, Г.Ф. Байдуков командовал авиадивизией и авиакорпусом, М.М. Громов – воздушными армиями, Н.П. Каманин – штурмовой авиадивизией и авиакорпусом, А.В. Ляпидевский стал заместителем командующего ВВС армии, начальник полевого ремонта воздушной армии (позже – директором завода), В.С. Молоков – командиром авиационной дивизии, М.Т. Слепнёв воевал заместителем командира авиабригады ВВС Черноморского флота (позже служил в Главном управлении ВВС ВМФ и Главном штабе ВМФ), а А.Б. Юмашев был командиром авиаполка, авиакорпуса, заместителем командующего воздушными армиями (позже – начальником управления истребительной авиации, Главного управления боевой подготовки ВВС).

Другая часть известных советских «сталинских соколов» помогала ковать победу над врагом в тылу. В частности, И.В. Доронин возглавлял лётно-испытательные станции авиазаводов, выпускавших боевые истребители, А.В. Беляков являлся начальником ряда военных авиационных учебных заведений, И.Т. Спирин командовал 2-й Высшей школой штурманов, а затем был назначен главным штурманом ВВС.

В августе 1942 г. постановлением ГКО И.П. Мазурук был отозван с Северного флота и назначен начальником Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии.

Все авиационные соединения, в которые влились полярные лётчики, принимали активное участие в решении важнейших боевых задач, поставленных Верховным главнокомандованием. Одной из наиболее ярких страниц их фронтовой летописи стали первые воздушные удары по столице Германии Берлину.

3.3. Под крылом – Берлин

Формирование 81-й дальнебомбардировочной дивизии (дбад) М.В. Водопьянова проходило крайне тяжело. Основой её стали полки, вооружённые самолётами ТБ-7 (Пе-8) и Ер-2 (ДБ-240). По своим лётно-техническим данным это были лучшие на тот период советские дальние бомбардировщики. Но они обладали рядом недоработок. Их конструкторов – А.Н. Туполева и Р.Л. Бартини к тому времени репрессировали, поэтому работы по самолётам были приостановлены. В частности, на ТБ-7, которыми вооружили соединение, стояло около десятка различных опытных двигателей: дизельные М-30, М-35, М-37 и М-40, а также несколько типов бензиновых. На одних мотоустановках имелись турбокомпрессоры, на других – нет. Самолёты ещё проходили испытания, и подыскивался оптимальный вариант их оснащения. Но естественная для заводских условий ситуация сильно осложняла подготовку и эксплуатацию этих машин на фронте.

Лётные экипажи получились сборными: командиры кораблей из Полярной авиации обладали большим опытом длительных полётов, а вторые пилоты – из частей ВВС имели лишь необходимую подготовку для ведения боевых действий. Поэтому требовалось время для их притирки и слётывания.

Однако в условиях начала войны, когда на всех фронтах шло отступление и немцы безнаказанно бомбили советские города, Ставка ВГК не хотела мириться с таким положением. Нужно было нанести ответные воздушные удары по крупнейшим городам Германии, чтобы поднять дух армии и народа. Как вспоминал Э.К. Пусэп, это был бы достойный показ *«всему миру всей фальши и лживости геббельсовской пропаганды, трубившей день за днём, что русская авиация разгромлена и никогда больше не поднимется в небеса»*. Тем более что ровно через месяц после начала войны, 22 июля 1941 г., состоялся первый ночной налёт немецкой авиации на Москву. Менее чем через сутки состоялся ещё один, потом другие. Зажигательные бомбы – «зажигалки» – надолго врезались в память москвичей.

Поэтому, по замыслу И.В. Сталина, в первую очередь, нужно было подвергнуть бомбардировке столицу Третьего рейха – Берлин. Выбор пал на морских лётчиков из состава 1-го минно-торпедного авиационного полка (мтап) 8-й авиабригады ВВС Краснознамённого Балтийского флота (КБФ) под командованием полковника Е.Н. Преображенского. Для этого на аэродроме Кагул на о. Эзель (того



316.

Портрет Героя
Советского Союза
А.Б. Юмашева. 1941 г.
С картины художника
П. Кончаловского



317.
*Командир полка
Э.К. Пусэп поздравляет
штурмана В.И. Аккуратова
с успешным выполнением
боевого задания. 1943 г.*

самого острова, где в Первую мировую войну отличился первый полярный морской лётчик Я.И. Нагурский) была сосредоточена спецгруппа из 15 бомбардировщиков ДБ-3Ф. Произведя предварительную разведку порта Свинемюнде (2–3 августа) и Берлина (4–5 августа), в ночь на 8 августа 1941 г. тремя группами (ведущие: Е.Н. Преображенский, командиры эскадрилий В.А. Гречишников и А.Я. Ефремов) самолёты стартовали и взяли курс на немецкую столицу. Каждый из ДБ-3Ф имел по 3 тонны горючего и нёс по 750 килограммов бомб (калибра 500, 250 и 50 килограмм). До Берлина им необходимо было преодолеть по прямой 900 километров. Налёт удался, так как оказался для немцев неожиданным. 5 самолётов балтийцев сбросили бомбы на центр немецкой столицы, а остальные на подходах к ней. Средствами ПВО противника был сбит всего лишь один советский бомбардировщик.

В тот же день Ставка ВГК приняла решение подключить к воздушным ударам по Берлину Авиацию дальнего действия. 10 августа группу балтийцев усилили 23 самолётами Ил-4 из состава 7-го, 53-го и 200-го дальнебомбардировочных авиаполков ВВС Красной Армии под командованием командира 200-го дбап майора В.И. Щелкунова.

Всего до 4 сентября объединённая спецгруппа выполнила с о. Эзель 86 самолёто-вылетов (33 – на Берлин, 37 – на запасные цели, в 16 случаях самолёты возвратились на аэродром из-за отказов материальной части и плохих метеоусловий). На столицу Германии она сбросила 620 фугасных и зажигательных бомб – свыше 36 тонн, а также большое количество листовок. При этом было потеряно 7 экипажей и 18 самолётов, в том числе 7 бомбардировщиков – на аэродроме Кагул. За успешное выполнение заданий по нанесению воздушных ударов по Берлину личный состав 1-го мтап ВВС КБФ был награждён государственными наградами, а Е.Н. Преображенскому, П.И. Хохлову, В.А. Гречишникову, А.Я. Ефремову и М.Н. Плоткину было присвоено звание Героя Советского Союза.

8 августа настал черёд и лётчиков Полярной авиации. Командира 81-й дбад М.В. Водопьянова и начальника штаба авиадивизии М.И. Шевелёва вызвали на заседание ГКО. По воспоминаниям Марка Ивановича, он и М.В. Водопьянов – два бывших начальника Полярной авиации – прибыли на улицу Кирова в Ставку Верховного главнокомандования, где «шло обсуждение спора между руководством ВВС и авиапромышленностью – командующим П.Ф. Жигаревым и наркомом авиационной промышленности А.И. Шахуриным. Маленков и Шахурин пытались доказать, что лётчики за-

держивают вылеты из-за своих капризов, что плохо осваивают материальную часть самолётов, хотя она хорошо подготовлена. Одним словом, старались скрыть существующие дефекты. А Жигарев почему-то отмалчивался – то ли не мог ничего сказать, то ли не хотел.

Нам поставили задачу – в кратчайший срок нанести удар по Берлину. А положение было очень сложным. Первые вылеты на Берлин сделала авиация Балтийского флота... Но вскоре немцы захватили этот остров, и тогда самолёты, которыми были вооружены балтийцы, не могли достать до Берлина. Единственно, кто мог достать до Берлина с оставшихся у нас аэродромов, были авиационные части под Ленинградом... Вот оттуда и требовалось организовать вылет на Берлин.

Мы с Водопьяновым пытались объяснить, что самолёты ещё не полностью готовы, не доведена материальная часть, самолёты отправляли на завод-изготовитель для окончания работ. Недостатки были и по вооружению, в частности, всё время отказывала скорострельная пушка. Для устранения дефекта на завод в Казань вызвали конструктора авиационного вооружения Бориса Григорьевича Шпитального.

Кроме того, нужно было тщательно подобрать экипажи. В дивизии собралась большая группа разных лётчиков... Нужно было эти экипажи сначала «обкатать» на ближних целях, так как дальние потребуют особого напряжения и опыта.

Обо всём этом мы докладывали на заседании ГКО. Нас перебивали, набрасывались с критикой. Особенно активно старались Маленков, который курировал авиационную промышленность, и Шахурин, защищавший своих производителей. При этом надо учитывать и очень напряжённую обстановку заседания. Во-первых, общее положение в стране было тяжёлым, шли репрессивные кампании, и каждый из присутствующих – и не без основания побаивался, что если он в чём-нибудь будет обвинён, то это может кончиться трагически. Во-вторых, общая ситуация на фронтах в июле-августе 1941 года была катастрофическая, поэтому тон всех разговоров был нервный. Наш Главком ВВС Жигарев нас под защиту не взял, предпочёл с начальством отношения не портить.

В общем, нам было приказано возможно быстрее приготовить дивизию к боевому вылету на Берлин. Когда я предложил сделать сначала вылет на ближнюю цель, Сталин тут же недовольно сказал: «Нет! Ваша дивизия не должна заниматься ближними целями, где любые авиационные части сумеют летать. Ваша цель – Берлин!» И поставил точку. С тем мы и ушли с заседания...»



318.
В.И. Аккуратов в
штурманской кабине Пе-8



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ТБ-7 (ТБ-8, АНТ-42), 1941 г.



Двигатель	4xAM-35A
Мощность двигателя, л.с.	1200
Вес пустого самолета, кг	18420
Нормальный взлетный вес, кг	32000
Максимальная скорость, км/час	410
Посадочная скорость, км/час	114
Ёмкость топливных баков, л	12440
Практический потолок, м	8400
Дальность полета, км	4800
Разбег, м	470
Пробег, м	670
Длина самолета, м	23,50
Высота самолета, м	5,1
Размах крыла, м	30,1
Площадь крыла, м²	100,7
Экипаж, чел.	8-12

Сх. 16.
*Пе-8 – единственный
 стратегический
 бомбардировщик авиации
 дальнего действия
 СССР во время Великой
 Отечественной войны.
 После войны самолёты
 были переданы в
 Гражданскую авиацию и
 до 1954 года применялись
 для перевозок грузов
 в Арктике*

На тот момент в соединение входили полки, имевшие 28 двухмоторных самолётов Ер-2 и 12 четырёхмоторных – ТБ-7. И накануне штаб дивизии, как ни странно, докладывал Главному командованию ВВС о готовности к боевой работе. Хотя, по воспоминаниям А.Е. Голованова, действительно 433-й дбап имел всего 4 исправных бомбардировщика, а в 432-м полку на самолётах продолжались доработки.

В тот же день после заседания ГКО комбриг М.В. Водопьянов получил записку И.В. Сталина: «Обязать 81 авиадивизию во главе с командиром дивизии т. Водопьяновым с 9/VIII на 10/VIII или в один из следующих дней, в зависимости от условий погоды, произвести налёт на Берлин. При налёте кроме фугасных бомб обязательно сбросить на Берлин также зажигательные бомбы малого и большого калибра. В случае, если моторы начнут сдавать на пути на Берлин, иметь в качестве запасной цели для бомбёжки г. Кёнигсберг».

На другой день дивизия новейших бомбардировщиков ТБ-7 и Ер-2 перелетела из Казани и Коврова на исходный аэродром Пушкин, под Ленинградом. При этом туда дошла только часть самолётов: 10 ТБ-7 и 16 Ер-2. Другая, немалая, из-за отказов моторов вернулась с пути на базовые аэродромы, а несколько машин по ошибке, из-за соблюдения режима секретности операции, сбита при их заходе на посадку Ленинградская ПВО. Достаточно сказать, что даже командующий ВВС Ленинградского фронта А.А.Новиков не был оповещён о перелёте дивизии и случайно узнал об этом, когда увидел на своём аэродроме огромные самолёты 81-й дбад и командующего ВВС П.Ф.Жигарева с членом Военного совета ВВС П.С. Степановым. Но и после этого

он не был посвящён в дальнейшие планы соединения, что вскоре пагубно сказалось на итогах воздушной операции.

«Когда решался вопрос окончательной даты вылета на Берлин, – вспоминал М.И. Шевелёв, – Водопьянова ещё раз вызывали в Ставку. Вернувшись, он мне сказал: «Ты будь поосторожней с промышленностью. Сталин меня спрашивал, кто у нас воду мутит и почему задерживается вылет»...

Надо сказать, что в Главном штабе ВВС было очень неблагоприятно. В течение последних двух-трёх лет сменилось пять или шесть командующих, их одного за другим репрессировали: Алкснис, Смушкевич, Лактионов, Рычагов... И то же самое было с начальниками штабов. Жигарев был командующим в то время всего три месяца...»

О постановке боевой задачи экипажам дивизии рассказал в своих воспоминаниях после войны дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации, а тогда всего лишь младший лейтенант, молодой командир корабля Ер-2 Александр Игнатьевич Молодчий: *«Вторая половина дня. Все экипажи в сборе. Узнаём о боевой задаче: ночью совместно с группой самолётов, взлетающих с острова Сааремаа (о. Эзель. – Авт.), надо будет нанести бомбовый удар по Берлину. Нас собрали в большой комнате. Лётчики и штурманы экипажей разложили на столах полётные карты. Производим необходимые расчёты и прокладку маршрута к фашистской столице.*

Задачу на боевой вылет нам ставил лично командующий Военно-воздушными силами РККА генерал П.Ф. Жигарев. Это ещё раз подчеркивало всю важность задуманной операции. Указания были короткими: время взлёта, состав боевых групп и маршрут полёта. Какие есть вопросы? Таковых у нас не оказалось. Да их и не могло быть. Мало кто из нас представлял, что ждёт нас там, на маршруте, как действовать в особых случаях. Не имели мы сведений и о противовоздушной обороне противника, как на маршруте, так и в районе цели.

Комбриг М.В. Водопьянов готовился к полёту тоже, а наше командование полка оставалось на базовом аэродроме. Почему? Ещё сюрприз: будем взлетать не с бетонированной полосы, а с грунта. – Как же так? – обратились к старшему нашей группы капитану Степанову. – Не годится это. Ведь и бомб столько. И полная заправка горючим.

Степанов в ответ только плечами пожал. А потом и сам высказал своё удивление. Но дискутировать у нас не было права: приказ есть приказ!»

Вечером 10 августа с 20 до 21 часа собранная группировка из ТБ-7 и Ер-2 во главе с комдивом М.В. Водопьяновым



319.
Бомбардировщик Ер-2

взяла курс на Берлин. Неприятности начались ещё на старте. Сначала не смог оторваться с полной загрузкой Ер-2 лейтенанта А.И. Молодчего из состава 420-го полка.

Вот что по этому поводу писал сам Александр Игнатьевич: *«Но на одном порыве патриотизма преодолеть трудности боевой задачи оказалось невозможно... На самолётах ТБ-7 двигатели были ненадежными. И это привело к нескольким авариям тут же, вблизи аэродрома. Нашему Ер-2, перегруженному бомбами и горючим, потребовалось взлётное поле большего размера, нежели предполагалось...»*

С полным полётным весом я никогда ещё не взлетал, но это не пугало. Боялся, как бы не отменили взлёт. «Только вперёд, — думал я, — на Берлин, через любые преграды».

Наконец красный флажок опущен. Получив разрешение на взлёт, я вывел двигатели на форсированный режим работы, отпустил тормоза, и самолёт начал разбег...

Сколько бы ни прошло лет с того времени, а я во всех деталях буду помнить этот взлёт.

Когда под самолётом мелькнул край аэродрома, мне ничего не оставалось, как взять штурвал на себя, хотя скорость для отрыва была ещё мала. Движение штурвала заставило самолёт нехотя поднять нос. Основные колёса повисли в воздухе, а хвостовое продолжало катиться по земле. Самолёт не летел, он висел на моторах, ему ещё немного не хватало скорости. Преждевременно увеличенный взлётный угол ухудшил его аэродинамику, и он вновь опустился на землю основными колёсами.

Может, и обошлось бы всё, но за пределами аэродрома была канава дренажной системы. Туда и попали колёса. Последовал резкий, огромной силы удар. На некоторое время всё — и небо, и земля — смешалось с пылью. В сознании было одно: сейчас последует взрыв, и мы взлетим на воздух. Но не на крыльях самолёта, а от наших же бомб.

На аэродроме снова все попадали на землю, ожидая взрыва. Но его не последовало. Постепенно пыль улеглась, и все увидели, что в ста метрах за пределами взлётной полосы, у лежавшего на брюхе самолёта, стоят четверо людей.

Командование приняло решение прекратить отправку самолётов — слишком очевидным был риск. К нашей машине подъехало несколько легковых автомобилей. Это командующий ВВС и сопровождающие его лица объезжали упавшие самолёты за пределами аэродрома. Выслушав мой доклад, генерал одобрительно похлопал меня по плечу и сказал: — Молодец, лейтенант, своевременно убрал шасси.

Мою попытку объяснить, что шасси лежат в канаве, генерал уже не услышал, он торопился к другому самолёту.

И снова первый блин, и снова, как говорится, комом. Боевая работа нашей дивизии особого назначения началась неудачно. Это было видно и нам, молодым лётчикам. А руководителям постарше, о чём свидетельствуют их воспоминания, написанные и опубликованные позже, стало ясно, что задуманное большое мероприятие нужно готовить серьёзно, с глубоким знанием дела, и не только исполнителям, но и в первую очередь руководителям».

Вслед за самолётом А.И. Молодчего при наборе высоты у бомбардировщика ТБ-7 майора Егорова из 432-го полка отказали сразу два правых дизеля, и он потерпел катастрофу...

В воздухе оказались всего 7 ТБ-7 и 3 Ер-2. Но неудачи по-прежнему преследовали «полярников». Из-за неотработанной системы оповещения ПВО Балтфлота сбила ТБ-7 капитана А.Н. Тягунина, который шёл сзади и ниже самолёта комдива М.В.Водопьянова. Уже после разворота горящую машину стали расстреливать истребители морской авиации. Из 11 человек экипажа только 6 спаслись на парашютах. Другой ТБ командира Перегудова был повреждён, в результате чего был вынужден прекратить выполнение задания и вернуться на свой аэродром. Один Ер-2 лейтенанта Кубышко также сбили свои истребители.

В результате из «отважной десятки» самолётов к Берлину смогли долететь и отбомбиться только 4 ТБ-7 и 2 Ер-2. Но, к сожалению, удар по столице Третьего рейха получился неудачным и несоразмерным с понесёнными потерями. На обратном пути были потеряны ещё 3 ТБ-7 и 1 Ер-2 (пропал без вести). Из этих самолётов 1 ТБ был сбит советской ПВО в районе Ораниенбаума, а другой – командира Панфилова – подбит огнём финских зениток и был вынужден сесть на территорию Финляндии. Экипаж отстреливался до последнего, но раненые лётчики попали в плен. И только после войны один из них смог вернуться на родину.

2 ТБ были потеряны в результате боевых повреждений, полученных над немецкой столицей. Назад в Пушкин вернулся лишь один ТБ-7 старшего лейтенанта Перегудова и один Ер-2 лейтенанта Малинина.

Среди потерянных оказался и бомбардировщик ТБ-7 командира дивизии комбрига М.В. Водопьянова. Уже при подходе к Берлину на его самолёте упало давление масла в крайнем правом моторе. Его пришлось выключить. Дойдя до цели на трёх двигателях, экипаж всё же сумел отбомбиться и повернуть обратно. Когда ТБ достиг Кёнигсберга, зенитки врага пробили ему третий топливный бак, и из него вытекло около тонны бензина. В районе



320.
Авиабомбы ФАБ-500
под крылом ТБ-7

Эстонии двигатели окончательно встали, и М.В. Водопьянов со вторым пилотом Э.К. Пусэпом и штурманом А.П. Штепенко решил садиться. Едва перевалив линию фронта в районе Чудского озера в 5.25 утра экипаж пошёл на вынужденную на густой лес. Подламывая деревья, самолёт «брюхом» плюхнулся на землю. Поцарапанные, оглушённые, но живые лётчики выбрались из бомбардировщика. Как вспоминал штурман А.П. Штепенко (после войны – Герой Советского Союза, главный штурман Полярной авиации), *«...в общем и целом весь самолёт со всем оборудованием вышел из строя навсегда. В лучшем случае он годился на утиль, а поскольку всё это происходило в лесу и в болоте, вдали от дорог, да ещё на войне, то на утиль он не годился»*.

С помощью местного мальчика-пастуха они нашли отступавшие советские части 8-й армии, вернулись к самолёту и взорвали его. А затем на броневиках прорвались к своим войскам и прибыли на аэродром в Пушкин.

Для 432-го полка 81-й дивизии, имевшего перед операцией 12 ТБ-7, потери, понесённые в ходе одного боевого вылета, оказались катастрофическими. Детально это происшествие никто не расследовал, и вину за неудачу боевого вылета списали на дизель-моторы М-40Ф разработки конструкторской группы В.М. Яковлева (ЦИАМ).

Но ещё 12 августа генерал-лейтенант П.Ф. Жигарев (в прошлом выпускник 4-й Тверской кавшколы и командир кавалерийского взвода) направил в Москву доклад, в котором отметил: *«С 21.00 по 22.00 10 августа на выполнение задания вылетели семь ТБ-7 и три ЕР-2. По предварительным данным, по цели работали 2 ТБ-7 и 2 ЕР-2. Один ТБ-7 сбросил бомбы до подхода к цели, т.к. сдал мотор. Вернулись и сели в Пушкине только 1 ТБ-7 и 1 ЕР-2. О Водопьянове и Панфилове данных нет... Установить, почему имело место 3 случая отказа правой группы моторов, пока не удалось»*.

Комдив и штаб дивизии работают плохо, с таким командованием и штабом дивизии трудно организовать что-либо серьёзное, т.к. случайно набранные люди действуют вразброд и в одиночку. Прошу разрешения исправные ТБ-7 и ЕР-2 перебросить обратно в Казань. Назначить комдивом Голованова, назначить другого начальника штаба».

По возвращении в Москву М.В. Водопьянова вызвали в ГКО для объяснений. И.В. Сталин, до этого хорошо относившийся в Михаилу Васильевичу, поставил вопрос жёстко: *«Плохо у вас получается. Как вы думаете, товарищ Водопьянов, может, лучше будет, если вам не командовать этой дивизией?»*. Михаил Васильевич в смятении ответил:

«Товарищ Сталин! Я ведь лётчик, мне летать надо, а командовать дивизией – не моё это дело!».

И 17 августа 1941 г. приказом наркома обороны СССР комбригу М.В. Водопьянову за личное участие в налёте на Берлин была объявлена благодарность (для примера, его второй пилот Э.К. Пусэп был отмечен орденом Красного Знамени). Тем же приказом Михаил Васильевич *«ввиду отсутствия в достаточной степени организаторских способностей»* был отстранен от командования дивизией, а командиром 81-й бдад (с 30 ноября 1941 г. – 3-я адд) был назначен А.Е. Голованов. Уже через полгода, 5 марта 1942 г., Александр Евгеньевич возглавил Авиацию дальнего действия (АДД).

М.В. Водопьянов остался в той же дивизии и до сентября 1943 г. в звании комбрига летал на боевые задания, как рядовой командир корабля в 432-м (по январь 1942 г.), а затем в 746-м авиаполку. Бомбил объекты противника в Кёнигсберге и Данциге. Был удостоен двух орденов Красного Знамени и ордена Отечественной войны.

В 1942 г. старые воинские звания в Красной Армии были отменены, но М.В. Водопьянов оставался единственным, кто его продолжал носить. Вскоре по этому поводу у него состоялся разговор с командующим АДД. Вот как вспоминал об этом сам А.Е. Голованов: *«Я хочу иметь воинское звание, – сказал М. Водопьянов. – Мне кажется, Александр Евгеньевич, я на это имею право. Как этот вопрос решить и что мне присвоить – смотрите сами.*

Я дал слово, что вопрос будет решён в ближайшее время. Вскоре я был на докладе у И.В. Сталина и рассказал о моей встрече с Водопьяновым, который до сих пор носит давно несуществующее звание «комбриг».

– Что вы предлагаете? – спросил Сталин.

– Присвоить ему, товарищ Сталин, звание генерал-майора авиации.

– Но ведь он сейчас летает командиром корабля?!

– Да, товарищ Сталин, и хорошо летает. Да и за спиной у него немало, как вы знаете, всяких хороших дел!

Походив немного, Сталин сказал:

– Хорошо, дайте представление.

Некоторое время спустя, я встретил Михаила Васильевича уже генералом. Это был первый полярный летчик, получивший высокое звание генерала «за свои личные боевые заслуги».

Воинское звание генерал-майор авиации М.В. Водопьянову было присвоено 30 апреля 1943 г., а 13 сентября его назначили в резерв командующего 18-й воздушной армии



321.

А.Е. Голованов с 1935 года – начальник Восточно-Сибирского управления ГВФ. Открывал новые воздушные линии в Якутии. Сам часто летал по трассе Иркутск – Якутск в качестве линейного пилота. Затем был переведен в Московское управление ГВФ, шеф-пилот эскадрильи особого назначения

главного маршала авиации А.Е. Голованова, где до конца войны он выполнял его «специальные задания», в том числе функции военпреда на заводе, где строили ТБ-7.

Тем не менее значение налётов советской авиации на Берлин не следует недооценивать. В то время как германское руководство уже готовилось к скорой победе и торжественному параду в поверженной Москве, воздушные удары по столице Третьего рейха произвели политический эффект. Они сыграли огромную роль в мобилизации народа на отпор агрессору и показали странам – потенциальным союзникам, что СССР имеет ещё силы для сопротивления.

Судьба хранила М.И. Шевелёва. Несмотря на предложение П.Ф. Жигарева, А.Е. Голованов оставил его в дивизии своим заместителем, а в марте 1942 г. назначил начальником штаба АДД. До отбытия в Красноярск (в июне 1944 г.) Марк Иванович был награждён орденами Красной Звезды и Кутузова II степени. 5 мая 1942 г. ему присвоили звание генерал-майора авиации, а 23 февраля 1943 г. – генерал-лейтенант авиации. Возглавляя штаб Авиации дальнего действия, М.И. Шевелёв не забывал помогать и бывшим своим полярным лётчикам. Так, к примеру, в январе 1943 г. он откликнулся на просьбу командира Чукотской авиагруппы М.Н. Каминского об отправке на фронт и помог ему получить назначение командиром корабля в полк ночных бомбардировщиков Пе-8.

«Пострадал» же за ряд неудачных операций ВВС Красной Армии сам П.Ф. Жигарев. В марте 1942 г. он был снят с должности командующего и отправлен на Дальний Восток, где принял в подчинение авиацию фронта.

А под руководством М.И. Шевелёва в военные годы на самолётах АДД впервые были испытаны новейшие средства навигации и вооружения. Так, в период битвы под Москвой, в конце 1941 г. – начале 1942 г. советские учёные-конструкторы создали радиоаппаратуру, которая позволяла управлять самолётом без экипажа. С санкции Ставки ВГК в составе 432-го авиаполка 81-й дивизии создали Особую группу из двух тяжёлых бомбардировщиков ТБ-3 ТМС (телемеханический самолёт) во главе с инженер-полковником В.Я. Кравцом. В группе работали: инженеры – И.Г. Казаков и Р.Г. Чачикян, лётчики-испытатели – майор Фёдоров, капитаны В.А. Пономаренко, Э.К. Пусэп, А.Н. Тягунин, В.Г. Новосельцев (от Наркомата авиационной промышленности), бортинженер В.Г. Мосеев, несколько техников и механиков, а также штурман командного самолёта ДБ-3 М.С. Карагодов. Характерно, что и Э.К. Пусэп, и А.Н. Тягунин являлись выходцами из Полярной авиации.



322.

*Слева направо:
командир самолёта
А.Н. Тягунин, второй
пилот С.П. Осипов и
командир МАГОН
Ф.М. Кузичкин. 1941 г.*

Идея применения ТМС состояла в том, что на нём установили радиоаппаратуру, которая принимала сигналы с самолёта управления, летевшего на некотором расстоянии от опытной машины. В зависимости от полученных сигналов ТМС делал соответствующие эволюции и мог даже взлетать и садиться без вмешательства экипажа. Начинив такую машину 4–5 тоннами тола, ВВС получали беспилотный «самолёт-торпеду».

Впервые Ставка ВГК решила применить его при уничтожении моста через Волгу в районе г. Калинин. Но при подготовке к вылету неожиданно загорелся один из моторов. И операцию отменили.

В феврале 1942 г. Особой группе поставили новую боевую задачу: уничтожить скопление противника на железнодорожном узле г. Вязьма. Для этого ТМС начинили 5-ю тоннами взрывчатки. Из-за загруженности ВПП своими самолётами и десантниками автоматический взлёт бомбардировщика ТБ-3 запретили. Поэтому в небо с Внуковского аэродрома его поднял экипаж капитана А.Н. Тягунина. Вслед за ним взлетел командный ДБ-3 капитана В.А. Пономаренко со штурманом майором М.С. Карагодовым, радиооператором инженер-полковником В.Я. Кравцом и бортстрелком.

Когда А.Н. Тягунин вывел ТМС на боевой курс, он с бортинженером В.Г. Мосеевым и инженером Р.Г. Чачикяном выпрыгнули с парашютами. Но при атаке наземных целей бортстрелок самолёта управления ДБ-3 перебил пулей свою передающую антенну. В итоге сигнал на пикирование на цель для ТМС не прошёл, и неуправляемый «самолёт-торпеда» улетел намного дальше. Через два месяца, по воспоминаниям К.Э. Пусэпа, от партизан было получено донесение, что в районе Смоленска в расположении немецких войск произошёл огромный взрыв при падении неизвестного самолёта.

Второй ТМС был подготовлен для налёта на румынские нефтяные промыслы в районе Плоешти. Боевая нагрузка оказалась такой же – 5-тонная тротиловая бомба. Но случилось непредвиденное. Рядом с ним из-за отказа мотора упал взлетающий американский ленд-лизровский бомбардировщик Б-25 и подорвал его.

И только позже стало известно о применении немцами летающих торпед Фау-1 против английской столицы Лондона.

Кроме того, бомбардировщики Пе-8 АДД начиная с 29 апреля 1943 г. впервые стали применять против фашистских войск сверхмощные авиабомбы ФАБ-5000 (точный вес 5080 килограммов).

Личный состав дальней авиации первым в советских ВВС осваивал радионавигацию, летая по радиомаякам 13-А, ночные коллиматорные прицелы НКПБ-4 и оптические – ОПБ-2МУ и ОПБ-1Р, а также радиолокационные станции «Гнейс-2» и «Пегматит».

В этой смелой боевой практике и экспериментах велика была заслуга и полярных лётчиков, принявших участие во всех ключевых и стратегически важных операциях Великой Отечественной войны.

3.4. Первая военная миссия СССР в США

Уже на второй день после нападения Германии на СССР, 24 июня 1941 г. президент США Ф. Рузвельт заявил о желании Соединённых Штатов предоставить Советскому Союзу помощь. Но при этом оговорился, что в настоящее время ещё нельзя определить, в какой форме эта помощь будет оказана. В тот же день были разморожены советские счета в американских банках. 29 июня в Москве состоялась беседа наркома иностранных дел СССР В.М. Молотова с послом США Л. Штейнгардтом. Посланник Белого дома поинтересовался о наличии *«на Севере Советского Союза портов и аэродромов, куда можно было бы доставлять материалы и, пользуясь которыми, американские истребители могли бы переправляться в Советский Союз воздушным путём»*. На это В.М. Молотов ответил: *«Что же касается аэродромов на Севере, то при необходимости их можно будет построить»*. Москва срочно дала указание послу СССР в США К.А. Уманскому обратиться к официальному Вашингтону с просьбой о поставках 3 тысяч истребителей и 3 тысяч бомбардировщиков. Но американские власти выразили сомнение в возможности *«доставки самолётов своим лётком через Сибирь»*, а других путей они на тот момент не

видели. К.А. Уманский упрекнул чиновников Белого дома в том, что они напрасно не привлекают к переговорам о военных поставках советское посольство и военную миссию, при этом напомнив им английскую поговорку: *«Где есть воля, найдутся и пути»*.

30 июля 1941 г. В Москву для переговоров прибыл личный представитель президента США Г. Гопкинс. Он передал Сталину личное послание президента Рузвельта, в котором тот подтвердил готовность оказать Советскому Союзу всю возможную помощь в кратчайшие сроки. При обсуждении вопроса о поставках американских самолётов Сталин пояснил, что правительство СССР «желало бы получить из Америки истребители, а также бомбардировщики среднего радиуса действия, порядка 600–1100 километров».

1 августа Ф.Рузвельт принял в Белом доме посла СССР К.А. Уманского и сообщил о готовности предоставить Красной Армии 200 истребителей Р-40 «Томагаук». При этом он вновь интересовался наличием аэродромов в Восточной Сибири для их перегонки.

15 августа после подписания совместной Атлантической хартии президент США Ф. Рузвельт и премьер-министр Англии У. Черчилль направили новое послание И.В. Сталину, где отразили готовность поставлять в СССР материалы и снаряжение.

Но слова и малые масштабы военной помощи со стороны Америки не устраивали Москву. Поэтому было принято решение отправить в США на переговоры особую военную миссию, состоявшую из самых известных американцам советских представителей – выдающихся авиаторов – героев полярных перелётов: Героев Советского Союза М.М. Громова, Г.Ф. Байдукова и А.Б. Юмашева, имена которых хорошо помнили в Америке. Об этой славной странице из истории отношений союзников по антигитлеровской коалиции в годы Второй мировой войны до сих пор мало кто знает.

Кроме знаменитых «сталинских соколов», в делегацию, состоявшую из 18 военных, вошли и другие специалисты по авиации (в т.ч. штурман М.Х. Гордиенко – участник перелёта В.К. Коккинаки в Америку на самолёте «Москва» в 1939 г.), а также специалисты по военно-морскому флоту, танкам и артиллерии. Для доставки миссии в Америку начальник Главсевморпути И.Д. Папанин и начальник Полярной авиации И.П. Мазурук утвердили экипажи двух летающих лодок ГСТ лётчиков И.И. Черевичного (штурман В.И. Аккуратов, бортмеханики В.С. Чечин и В.Д. Терентьев) и В.Н. Задкова (штурман В.П. Падалко).



323.
*Экипаж летающей лодки
ГСТ-7 накануне перелёта
в США на Химкинском
речном вокзале. Слева
направо: бортмеханик
В. Терентьев, командир
И. Черевичный, штурман
В. Аккуратов, радист
А. Макаров, старший
бортмеханик В. Чечин.
Август 1941 г.*

На случай встречи с противником на самолёты было установлено оборонительное вооружение.

Инструктаж авиаторов проходил в обстановке строжайшей секретности в Генштабе Красной Армии под руководством генерала И.Ф. Петрова, где им предложили лететь через Шпицберген на Англию, а затем в США и обратно. К тому времени, 8 и 10 августа, советские лётчики 1-го минно-торпедного авиаполка 8-й авиабригады ВВС Балтийского флота под командованием полковника Е.Н. Преображенского и 81-й бомбардировочной авиадивизии дальнего действия Героя Советского Союза комбрига М.В. Водопьянова уже нанесли первые воздушные удары по столице Германии Берлину и готовились к новым налётам на территорию врага. Поэтому, по воспоминаниям М.М. Громова, представители военной миссии рассчитывали, что, получив в Америке бомбардировщики «Боинги», они сумеют перелететь на них в Англию, а оттуда, так же успешно сбросив бомбы на Германию, долететь к себе домой. Но в ходе долгих, двухчасовых споров руководитель полёта И.И. Черевичный сумел убедить представителей Генштаба, наркомата ВВС и главу военной миссии, в то время начальника Лётно-исследовательского института Наркомата авиационной промышленности, полковника М.М. Громова, что наиболее безопасный маршрут в Америку лежит через восточную Арктику и Аляску. Имея по 10 пассажиров на каждом самолёте, запавленном го-

рючим «под пробку», они могли бы лететь лишь на высоте 4 тысячи метров при скорости не выше 300 километров в час. А это без истребительного прикрытия – лёгкая добыча для немецких истребителей. Было решено, не перегружая машины горючим, лететь не к берегам Англии, а на восток по трассе Северного морского пути, используя арктические аэродромы, хорошо знакомые полярным лётчикам. При этом об изменении маршрута И.В. Сталину – не докладывать.

Трасса до Аляски была хорошо известна и И.И. Черевичному, и В.Н. Задкову, но чтобы лететь дальше, требовались американские навигационные карты и схемы радиосвязи. У И.И. Черевичного отсутствовал второй пилот Г. Кляпчин, умудрившийся отпроситься на фронт. Но все эти обстоятельства не смутили отважного полярного аса, так как многочасовые полёты в Арктике приучили для подстраховки сажать за штурвал любого из членов экипажа, хотя это и шло вразрез с официальными правилами.

В одном из ателье лётчикам подобрали такие шикарные костюмы, что они даже стеснялись ходить в них по суровым военным улицам Москвы.

В 9 часов утра 31 августа самолёты с членами советской военной миссии взлетели с Химкинского водохранилища и взяли курс на Тикси. По расчёту И.И. Черевичного, с посадками они должны были добраться до Америки за 70 часов.

Перелёт вдоль всего арктического побережья СССР был выполнен за сутки. Сделав непродолжительную посадку в бухте Тикси и отремонтировав масляную трубку на правом моторе головного самолёта, а затем, переночевав в Анадыре, утром 1 сентября делегация вылетела на Аляску. К вечеру советские гидросамолёты ГСТ в сопровождении американского бомбардировщика Б-25 добрались до базы в Номе. На следующий день миссия вылетела на о. Кадьяк, где была принята командованием военно-морской базы США. Дальнейший путь шёл в тяжелейших грозовых метеоусловиях вдоль западного побережья США и занял ещё два дня. Конечная точка перелёта – Сиэтл. Здесь посадку впервые для себя на гидросамолёте совершил Г.Ф. Байдуков, до этого исполнявший функции второго пилота в экипаже И.И. Черевичного. А.Б. Юмашев летел вторым пилотом на летающей лодке В.Н. Задкова.

Характерно, что ещё в Кадьяке американцы намеревались послать для сопровождения «русской делегации» до Сиэтла четыре гидросамолёта «Каталина». Но когда они узнали, что метеоусловия по маршруту испортились, от этого плана резко отказались, заявив, что в такую погоду им полёты запрещены. На это руководитель перелёта И.И. Черевичный



324.
М.М. Громов (второй
слева) на базе ВМС США
Кадьяк. 1941 г.

достойно ответил: *«Мы – полярные лётчики – летаем в любую погоду. Тем более сейчас, когда время не терпит...»*

Когда советские самолёты уже пробивались через грозовую облачность у побережья Канады, в районе острова Ванкувер на борт пришла радиограмма с земли: *«Предлагаем совершить посадку в любом городе США или Канады»*. Но советские пилоты и на этот раз отклонили предложение хозяев, а затем, поймав радиомаяк, уверенно привели свои машины в Сиэтл.

«Для нас вы – национальные герои», – это были первые слова, услышанные советскими лётчиками после посадки. Газеты, вышедшие утром следующего дня в Сан-Франциско и Сиэтле, пестрели заголовками: *«Русскую миссию приветствуют армия и флот»*, *«Русские уже здесь!»*, *«Советская миссия прилетела из Москвы в США»*, *«Воздушный мост между советским и американским народами навсегда!»*, *«Прибытие русской таинственной миссии»*, *«Вашингтон сообщает, что русские прибыли для изучения американской военной техники!..»*. Таким образом, завеса секретности над перелётом первой военной миссии СССР в США была сразу снята американской прессой. Хотя в Москве так старались засекретить этот перелёт, что даже *«забыли»* оформить загранпаспорта членам экипажей Полярной авиации.

От имени делегации М.М. Громов поблагодарил экипажи за быструю доставку и напомнил, как тяжело и сложно четыре года назад он летел из Москвы через Северный полюс в Портленд, и сказал, что ему как старейшему лётчику, было приятно видеть в лице полярных авиаторов достойную смену, мужественную, смелую, технически грамотную и в совершенстве овладевшую лётным искусством.

В Сизтле М.М. Громов вместе с советским консулом посетил местную авиабазу, где им показали бомбардировщики Б-24 «Либерейтор» и Б-25 «Митчелл» без вооружения. В показе более мощных самолётов Б-17 «Летающая крепость» американской стороной представителям военной миссии СССР было отказано. Поэтому на следующий день советские военные перелетели рейсовым гражданским самолётом в столицу США – Вашингтон, где их принял посол К.А. Уманский. В надежде добиться поставок «крепостей» вместе с М.М. Громовым он принялся «штурмовать» Министерства авиации и флота. Но тщетно. Американцы отказали русским, ссылаясь на секретность бомбовых прицелов «Норден», установленных на самолётах Б-17. Не помог и визит к президенту Ф. Рузвельту, хотя тот и заявил, что *«немцы уже давно украли у нас этот бомбоприцел»*. Теперь чиновники из Морского министерства США нашли другой повод для отказа: «Летающих крепостей» им не хватало самим в боях за Филиппины.

Забегая вперёд, отметим, что позже, в 1943 г. прицелы «Норден» под давлением членов авиационного отдела правительственной закупочной комиссии СССР в США, занимавшихся поставками по ленд-лизу, американская фирма «Дуглас» всё же стала устанавливать на средних бомбардировщиках А-20 «Бостон», которые она отправляла в Советский Союз. А от военных моряков США «Нордены» поступили в СССР только в 1944 г. вместе с передававшимися летающими лодками ПБН-1 «Каталина».

Представителям военной миссии СССР пришлось довольствоваться облётами и изучением бомбардировщиков Б-24 «Либерейтор» и Б-25 «Митчелл». Договорившись с американской стороной об авиационных поставках, они вылетели на местном пассажирском гидросамолёте через Ирландию в Англию, а оттуда на английских военных кораблях через Исландию и на советском ледоколе в конце ноября 1941 г. добрались в Архангельск. В начале декабря М.М. Громов доложил Сталину об итогах командировки за океан.

Несмотря на скромные результаты, его делегация открыла дорогу для работы в США другой, более представительной советской миссии – правительственной закупочной комиссии СССР. Уже в 1942 г. она приступила к отправке из Америки больших партий не только ленд-лизовских самолётов, но и другой необходимой военной техники, оборудования и материалов, в которых остро нуждались советские фронт и тыл.

В то время как М.М. Громов с коллегами добивался в Вашингтоне поставок в СССР «Летающих крепостей», по-



325.
*Маршрут полёта
гидросамолётов ГСТ-7
миссии М.М. Громова в
США. 1941 г.*

лярные экипажи ожидали указаний из Москвы об отбытии на родину в Сиэтле. И только 17 сентября, спустя две недели, из Вашингтона пришло разрешение на обратный вылет. Приняв на борт специальный груз, о содержании которого экипажи ничего не знали, самолёты вылетели по маршруту Сиэтл–Ситка–Кадык–о. Святого Лаврентия–Анадырь–Архангельск–Москва. Провожала их многочисленная толпа, в том числе и советский посол К.А. Уманский, прибывший из Вашингтона.

Обратный путь оказался трудным – в высоких широтах уже началась зима, погода была неустойчивой. Тем не менее вечером 20 сентября самолёт был уже в Анадыре, на родной земле. Путь до Москвы отсюда неблизкий, но хорошо знакомый лётчикам. Через два дня, в полдень, гидросамолёт бросил якорь на Химкинском водохранилище. Вся экспедиция заняла 25 дней.

Встретивший авиаторов начальник Главсевморпути за «своевольничество» и изменение маршрута полёта под-

верг их жесточайшей критике. На то были свои основания. *«Я получил тогда от Сталина страшный разнос, – вспоминал Папанин. – Дело прошлое, но, слава Богу, что Иван (Черевичный. – Авт.) довёл самолёт до цели. Не сносить бы нам всем голов».*

И вскоре экипажи, чтобы «не светиться» перед высшим руководством страны, получили новые задания.

3.5. Наркоминдел летит к союзникам

В ходе Великой Отечественной войны лётчики Полярной авиации выполнили ещё ряд уникальных воздушных операций в интересах правительства СССР. Две из них были связаны со сверхдальними перелётами в Англию и США и доставке на переговоры к союзникам народного комиссара иностранных дел Советского Союза В.М. Молотова.

22 апреля 1942 г., сразу после того как немецкие войска были разгромлены и отброшены от стен Москвы, глава СССР И.В. Сталин направил премьер-министру Великобритании У.Черчиллю секретное послание, в котором попытался поставить точку в длительных переговорах сторон о подписании военного договора – о союзе и взаимопомощи в войне и политического – о послевоенном сотрудничестве. Он, в частности, писал: *«На днях Советское правительство получило от г. Идена проекты двух договоров между СССР и Англией, существенно отличающиеся в некоторых пунктах от текста договоров, фигурировавших во время пребывания г. Идена в Москве. Ввиду того, что это обстоятельство ведёт к разногласиям, которые трудно исчерпать в порядке переписки, советское правительство решило, несмотря на все трудности, направить в Лондон В.М. Молотова для исчерпывающего путём личных переговоров всех вопросов, тормозящих подписание договоров. Это тем более необходимо, что вопрос о создании второго фронта в Европе, поставленный в последнем послании президента США г. Рузвельта на моём имя с приглашением В.М. Молотова в Вашингтон для обсуждения этого вопроса, требует предварительного обмена мнений между представителями наших правительств».*

За два дня до этого, 20 апреля, действительно поступило предложение о переговорах от руководства Соединённых Штатов Америки. И.В. Сталин ответил президенту Ф. Рузвельту, что *«советское правительство согласно, что необходимо устроить встречу В.М. Молотова с Вами для обмена мнений по вопросу организации второго фронта в Европе в ближайшее время. В.М. Молотов может приехать в Вашингтон не позже 10–15 мая с соответствующим военным*



326.
*Герой Советского Союза
полярный лётчик
С.А. Асямов*

представителем. Само собой понятно, что В.М. Молотов побудет также в Лондоне для обмена мнений с английским правительством».

Заручившись согласием американцев и англичан на визит наркома иностранных дел СССР В.М. Молотова, советская сторона приступила к проработке вопроса о его переброске на «туманный Альбион» и за океан. Но для начала нужно было доставить в Англию небольшую рабочую группу дипломатов. Сделать это в кратчайшие сроки, с высокой степенью надёжности могли только полярные лётчики, многие из которых к тому времени уже воевали в составе Авиации дальнего действия (АДД). Командующий АДД генерал-лейтенант А.Е. Голованов остановил свой выбор на двух опытейших командирах кораблей 746-го авиационного полка 3-й авиадивизии майорах Сергее Александровиче Асямове и Эндеде Карловиче Пусэпе.

С.А. Асямов родился в 1917 г. в Красноярске в многодетной семье железнодорожника. По окончании семилетки учился в ФЗУ, работал монтером на телефонной станции. В 1929 г. был призван в Красную Армию, служил в авиачасти. Затем окончил школу авиатехников. В 1931 г. – Ейскую военную школу морских лётчиков и летнабов ВВС РККА им. И.В. Сталина, по окончании которой два с половиной года служил в ней лётчиком-инструктором. В школе познакомился с А.В. Ляпидевским. После увольнения из армии в 1934–1937 гг. работал пилотом в Якутском гидроавиатроуде Восточно-Сибирского управления ГВФ, обслуживал авиалинии Якутск–Иркутск и Якутск–Аллах-Юнь. О своей работе Сергей Александрович писал скромно: *«...Я не спасал со льдины героический экипаж потерпевшего крушения судна, не поднимался на непревзойдённую высоту и не устанавливал мировых рекордов скорости. Я не разведывал льды, морского зверя или косяки рыб в океане, не снимал зимовщиков с заполярных островов, не поднимался за облака для астрономических наблюдений и не касался крылом самолёта края катастрофы. Я рядовой лётчик. Я вожу на самолёте почту, пассажиров, металл и пушнину. Вот уже три года работаю на воздушной линии Иркутск–Якутск, и за отличную работу мне присвоено звание стахановца воздуха...»*

Моя «Анютка» – аппарат, на котором я летаю, хорошая, лёгкая машина. После полётов меня ждёт любимая жена и товарищ. Мы вместе учимся, и я готовлюсь стать инженером. Это моя мечта».

С 1937 г. пилот 1-го класса С.А. Асямов работал в Ленской авиагруппе Управления Полярной авиации Главсевморпути. Кроме рейсов на прежних линиях, выполнял по-



327.

*Э.К. Пусэп (слева) и
лётчик Д.М. Вершинский
на о. Рудольфа. 1939 г.*

лётцы на Тикси и разовые ответственные задания. В том же году возглавил якутский авиаотряд из трёх самолётов Р-6, который спас 80 человек с дрейфующего каравана судов во главе с ледоколом «Ленин» в центральной части моря Лаптевых. Впоследствии штурман одного из трёх московских четырёхмоторных самолётов ТБ-3, также участвовавших в соседней спасательной операции у о. Котельного, А.П. Штепенко вспоминал об этом подвиге следующее: *«Замечательных успехов добилась эта отважная тройка, благодаря своему командиру звена – опытному, инициативному лётчику Сергею Александровичу Асямову. Это был красивый среднего роста блондин с умными, слегка прищуренными серыми глазами. Он располагал к себе с первого взгляда.*

Когда мы увидели, как много сделали под руководством Асямова экипажи трёх Р-6, летавших даже без штурмана, с одним только радистом, мы ещё раз поняли, какую огромную роль играют люди в нашем деле. Да, показал тогда Асямов многим из нас, что может сделать при желании советский человек даже с несовершенными навигационными средствами на борту».

С 1938 г. пилот 1-го класса С.А. Асямов трудился в Московском авиаотряде, преобразованном в декабре того же года в МАГОН. Летать же приходилось по всем заполярным трассам. В частности, в июле 1940 г. во главе экипажа из второго пилота А.М. Сурнина, первого бортмеханика Н.П. Камирного и второго бортмеханика Г.И. Немченко Сергей Александрович на гидросамолёте «Дуглас» ДФ-195 «Н-205» Ленской авиагруппы работал на линии Чокурдах–Якутск.



328.
*Герой Советского Союза
полярный штурман
А.П. Штепенко*

С первых дней войны он – командир экипажа 746-го дальнебомбардировочного полка. К январю 1942 г. майор С.А. Асямов совершил 48 боевых вылетов. Его экипаж сбросил на врага 100 тонн бомб, нанеся большой урон в живой силе и технике, разбросал над территорией, занятой противником, свыше 3 млн. листовок.

А Я.К. Пусэп до войны бороздил просторы Заполярья три года. Выпускник Ленинградской военно-теоретической школы ВВС (1929 г.), в 1931 г. он окончил 3-ю Оренбургскую военную школу лётчиков и лётчиков-наблюдателей им. К.Е. Ворошилова и более пяти лет проработал в ней инструктором, старшим инструктором, командиром звена, исполнял обязанности командира учебного отряда. С июня 1935 г. по сентябрь 1937 г. (до перевода в УПА ГУСМП) служил старшим инструктором-лётчиком в Ейском военноморском авиационном училище им. И.В. Сталина. В 1938 г. в качестве второго пилота у командира корабля, Героя Советского Союза М.В. Водопьянова на самолёте ТБ-3 Ян Карлович участвовал в поисках экипажа самолёта Героя Советского Союза С.А. Леваневского, пропавшего в Арктике, а также проводил воздушную ледовую разведку у побережья Северной Якутии.

Оба отважных полярных авиатора – и С.А. Асямов, и Э.К. Пусэп – 10 августа 1941 г. участвовали в первом воздушном налёте советской Дальней авиации на столицу Германии Берлин, сделали по несколько десятков других боевых вылетов на бомбардировку врага. Поэтому командование АДД решило сформировать из них один экипаж, состоявший из 12 человек. Командиром бомбардировщика Пе-8 был назначен С.А. Асямов, а вторым пилотом – Э.К. Пусэп. В помощь им для подстраховки подобрали двух опытных радистов и двух штурманов: С.М. Романова и А.П. Штепенко.

В частности, Александр Павлович Штепенко – уроженец Днепропетровщины – в 1926 г. был призван в Военно-морской флот. В 1927 г. окончил электроминную школу по специальности радист. До 1933 г. служил в авиачасти в Севастополе. Затем работал во Всесоюзном Арктическом научно-исследовательском институте, часто летая на заполярных трассах. За освоение Арктики был отмечен двумя трудовыми наградами. В 1939 г. окончил Курсы высшей подготовки штурманов при Военно-воздушной инженерной академии, участвовал в советско-финляндской войне. Затем попал в Полярную авиацию, где летал в экипаже Героя Советского Союза М.В. Водопьянова. Пожалуй, не было такого места на Севере, от Баренцева моря до побережья Аляски,

где бы он не побывал вместе с Михаилом Васильевичем. Вместе 10 августа 1941 г. они бомбили и Берлин, а затем А.П. Штепенко продолжил воевать в 3-й бомбардировочной авиационной дивизии дальнего действия.

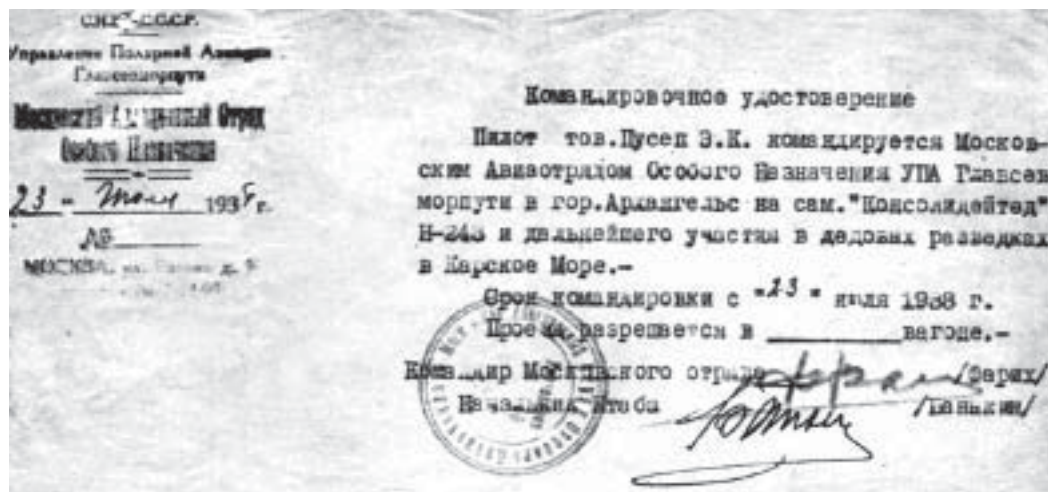
И.В. Сталин одобрил план А.Е. Голованова проложить первый пробный маршрут Пе-8-го Москва–Данди напрямую, через оккупированную противником территорию. Но распространяться об истинной цели полёта лётчикам было категорически запрещено. Для прикрытия придумали легенду, что «советское правительство якобы закупило у союзников партию бомбардировщиков и что экипажу предстоит в ближайшее время перебросить в Англию пилотов ГВФ для перегонки этих самолётов в Советский Союз. А его посылают для того, чтобы выяснить, насколько этот маршрут пригоден для этой цели и как он сумеет его преодолеть».

В сумерках 28 апреля 1942 г. приняв на борт работников Наркомата иностранных дел СССР, воздушный корабль Пе-8 взмыл в столичное небо. Миновав Калинин, фронтовую Балтику, юг Швеции и оккупированную фашистами Данию, на рассвете самолёт благополучно вышел к шотландским берегам. Через 7 часов 10 минут полёта со второго захода он приземлился на короткой взлётно-посадочной полосе аэродрома Тилинг рядом с Данди. Далее дипломаты и экипаж добирались до Лондона на английском рейсовом пассажирском самолёте «Фламинго».

Посол СССР в Англии И.М. Майский сообщил в Москву о благополучном прилёте экипажа Пе-8-го, о чём генерал-лейтенант А.Е. Голованов доложил Сталину. Но радость была преждевременной. Случилось непредвиденное. На другой день, 30 апреля, по просьбе английских авиато-

329.

Командировочное удостоверение Э.К. Пусэпа с подписью Ф.Б. Фариха. 23.07.1938 г.



ров майор С.А. Асямов на том же небольшом «Фламинго» вылетел в Тилинг, где собралось много желающих посмотреть невиданный советский бомбардировщик Пе-8. Затем союзники решили показать русскому пилоту свой аэродром и боевую технику в Ист-Форчуне. На обратном пути в Лондон в районе Йорка, в 200 милях от столицы, «Фламинго» вспламенился в воздухе и развалился на части. Все десять человек, находившихся на борту, погибли – английский экипаж, два английских офицера связи и три члена советской военной миссии, в числе которых находился майор Сергей Александрович Асямов. Почему погиб отважный полярный лётчик? Ответ на этот вопрос до сих пор не найден. По версии англичан, причиной катастрофы был отказ правого мотора. Оборвавшийся шатун пробил картер мотора, в котором мгновенно взорвались пары перегретого масла. Горячие осколки картера и шатуна пробили бензиновый бак. Произошёл второй, более мощный взрыв, и самолёт развалился в воздухе. К сожалению, ни экипаж, ни пассажиры не удосужились надеть парашюты...

А.Е. Голованов очень переживал потерю подчинённого и давнего товарища. В своих воспоминаниях он писал о нём следующее: *«Выбор остановился на Сергее Александровиче Асямове, которого я хорошо знал по совместной работе в Восточной Сибири (в 30-х гг. А.Е. Голованов работал лётчиком, командиром отряда и начальником Восточно-Сибирского управления ГВФ. – Авт.). По характеру Асямов был чкаловского «покроя», безусловно владеющим полётом в любых условиях и не теряющимся в самой сложной обстановке. Три года работали мы вместе на Севере, и я не знал ни одного случая, когда в чём-либо можно было упрекнуть Асямова, разве только в том, что был он весьма напорист в полётах, но никогда эта напористость не была причиной каких-либо происшествий. В последнее время он работал в Полярной авиации. Она ему, как видно, была больше по душе. Вторым пилотом к Асямову мы определили более спокойного по характеру, тоже полярного лётчика Пусэпа, а штурманами назначили Штепенко и Романова».*

Командующий АДД Голованов был убеждён, что дело здесь нечисто. По его мнению, английское руководство не было заинтересовано в визите советских представителей. Гибель С.А. Асямова произвела сильное впечатление и на Сталина.

Известно, что после доклада о трагедии он произнёс: *«Ну и союзнички у нас! Только и смотри за ними в оба!»*

2 мая 1942 г. майор Э.К. Пусэп, захватив дипломатическую почту, благополучно привёл машину Пе-8 тем же



маршрутом из Англии в Москву. Правда, в ходе полёта над линией фронта экипажу пришлось поволноваться. Бомбардировщик был атакован немецким истребителем, повредившим крепление антенной рамки радиокompаса. И только мощный ответный пулемётно-пушечный огонь стрелков не позволил врагу повторить свой успех.

Через 17 дней Э.К. Пусэпу доверили выполнение более ответственного задания. Теперь ему нужно было лететь ещё дальше – через Англию в США вместе с наркомом иностранных дел СССР В.М. Молотовым. На приёме у Сталина при утверждении кандидатуры Э.К. Пусэпа генерал А.Е. Голованов так охарактеризовал его: *«Он – полярный лётчик, привыкший по многу часов подряд летать на Севере без посадки, да и во время войны ему приходилось подолгу бывать в воздухе, поэтому он один приведёт самолёт...»*

19 мая 1942 г., приняв на борт представителей Наркомата иностранных дел СССР во главе с В.М. Молотовым, бомбардировщик Пе-8, ведомый Э.К. Пусэпом, стартовал с Центрального аэродрома им. М.В. Фрунзе и взял курс на Англию. В подчинении командира корабля были всё те же два штурмана – А.П. Штепенко и С.М. Романов, два радиста

330.

В.М. Молотов на аэродроме г. Данди в Англии. 20 мая 1942 г.

331.
*Подписание договора
между СССР и
Великобританией о союзе
в войне против Германии.
Лондон. 26 мая 1942 г.*



– Б.Н. Низовцев и С.К. Муханов, второй пилот В.М. Обухов, борттехники А.Я. Золотарёв и С.И. Дмитриев, механик Д.М. Кожин, а также стрелки – И.П. Гончаров и Г.Ф. Белоусов.

Как вспоминал Эндель Карлович, он был крайне горд тем, что ему довелось лететь в США *«прогремевшими на весь мир маршрутами В.П. Чкалова и М.М. Громова»*.

Первую остановку в Англии советский экипаж сделал в Данди, откуда В.М. Молотов отправился в Лондон на переговоры с У. Черчиллем. Подписание договора с Англией Советский Союз увязывал с одним непременным условием – англичане должны признать границы СССР по состоянию на 22 июня 1941 г., то есть считать Прибалтику, Западную Украину и Белоруссию, а также Бессарабию советской территорией. Но английская сторона стояла намертво, требуя исключения этого пункта. И тогда нарком отправил телеграмму в Москву о том, что такой договор неприемлем. 24 мая из Москвы пришёл ответ: *«Проект договора получен. Признаём его важным документом. Подписывайте. Вопрос о гарантии безопасности наших границ, в случае необходимости, будем решать силой. Немедленно подписывайте и вылетайте в Вашингтон для заключения договора с Соединёнными Штатами Америки»*. Положение Красной Армии требовало любой ценой добиться согласия англичан и американцев на открытие второго фронта. И на следующий день Молотов подписал договор между СССР и Великобританией о союзе в войне против гитлеровской Германии и её сообщников в Европе и о сотрудничестве и взаимной помощи после войны.

Вскоре самолёт Э.К. Пусэпа с ответственной делегацией перелетел в Прествик, где принял в свой состав английского радиста Кемпбэлла. С его помощью бомбардировщик Пе-8

преодолеl 1590 километров и приземлился в Рейкьявике на острове Исландия. В полночь с 28 на 29 мая самолёт взял курс на Америку. Навыки полярного лётчика помогли Э.К. Пусэпу преодолеть все неимоверно трудные условия перелёта – обледенение, полёт вслепую и в облаках. Из-за плохой погоды аэродром Гандер на острове Ньюфаундленд не принимал, и советские лётчики приняли решение садиться в Канаде на запасном, недостроенном аэродроме Гус-Бей. Затем был длительный «бросок» на США. Моторы работали на таком пределе, что уже на подходе к Вашингтону один из них задымил, и его пришлось выключить. Тем не менее через 16 часов полёта Э.К. Пусэп сумел притереть свой бомбардировщик к полосе аэродрома Боллинг-Филд в пригороде американской столицы.

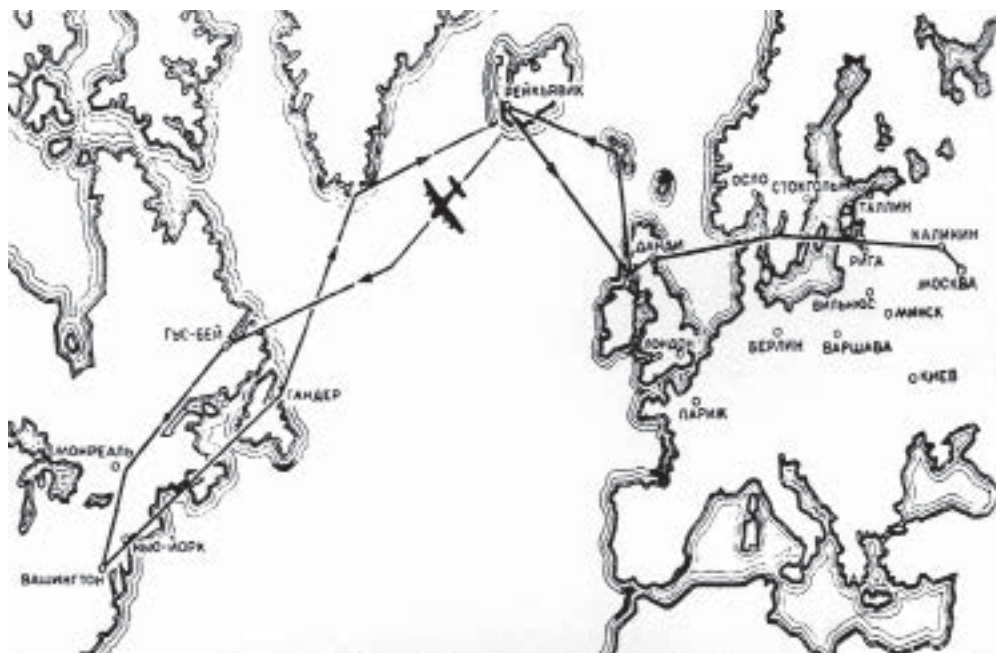
Нарком В.М. Молотов тут же убыл на переговоры к президенту США Ф. Рузвельту. На следующий день, 30 мая, по установившейся традиции принимать всех лётчиков, впервые перелетевших океан, хозяин Белого дома пригласил к себе советский экипаж Э.К. Пусэпа.

Итогом визита наркома иностранных дел в Америку стало подписание «Соглашения между правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессора». Но когда встал вопрос о возвращении на родину, оказалось, что это невозможно. При посадке командир Пе-8-го так давил на тормоза, что стёр весь протектор левого колеса. На помощь пришёл министр обороны США Стимпсон, который сумел «продать» заказ на латание шин через детройтскую фирму «Гудрич». На это ушло пять дней.

С «новым» колесом 6 июня советский бомбардировщик вылетел в обратный путь. Через Гандер, Гренландию и Рейкьявик он вновь оказался в Данди. Здесь англичане пред-



332.
В.М. Молотов с
командиром ТБ-7
К.Э. Пусэпом (слева)
и штурманом
С.М. Романовым



333.
*Маршрут перелёта
советской делегации
под руководством
В.М. Молотова в США
в мае-июне 1942 г.*

ложили Э.К. Пусэпу и В.М. Молотову в целях безопасности лететь в СССР южным маршрутом через Африку и Иран. Союзники очень опасались немецкой агентуры, которая наверняка уже обладала сведениями о визите советского наркома. И тогда тот пошёл на хитрость. Посоветовавшись с лётчиком, В.М. Молотов решил возвращаться домой тем же маршрутом. А чтобы запутать немецкую разведку, он дал команду радиостанциям предать огласке факты подписания советско-американского и советско-английского договоров, с тем, чтобы у абвера сложилось впечатление, что делегация Наркомата иностранных дел уже в Москве.

Приём сработал, и 12 июня 1942 г. бомбардировщик Пе-8 Пусэпа благополучно пересёк линию фронта в районе озера Ильмень и приземлился в Москве. Экипаж и Молотова встретили генералы – командующий АДД А.Е. Голованов и его начальник штаба, Герой Советского Союза М.И. Шевелёв.

Опыт сверхдальних полётов Пе-8 в Англию и США позволил конструкторам создать в 1944 г. модификацию Пе-8 «ОН» (особого назначения). В центральном отсеке двух машин (№№ 42612 и 42712) оборудовали комфортабельные кабины на 12 человек, с тремя спальными местами, буфетом и туалетной комнатой. В районе пассажирских кабин прорезали иллюминаторы, а внутри салоны обшили звуко-теплоизоляционными материалами с декоративными обив-

ками. 20 июня 1942 г. Президиум Верховного Совета СССР за «выполнение ...задания правительства по осуществлению дальнего ответственного перелёта» присвоил лётчикам – С.А. Асямову (посмертно), Э.К. Пусэпу, штурманам – А.П. Штепенко и С.М. Романову звание Героя Советского Союза. Второй лётчик В.М. Обухов, борттехники А.Я. Золотарёв и С.И. Дмитриев были награждены орденами Ленина. Ордена и медали получили и все остальные члены экипажа.

После перелёта с лётчиками встретился писатель, а в то время военный корреспондент газеты «Красная звезда», Константин Симонов. Он подготовил большой репортаж о полёте, который, по соображениям секретности, так и не был опубликован. *«Материал не пошёл, но чувства зря потраченного времени у меня не было, – писал К.М. Симонов в своей книге «Разные дни войны. Дневник писателя». – «Неожиданное газетное задание свело меня с хорошими, интересными людьми – с Пусэпом и его штурманами Александром Павловичем Штепенко и Сергеем Михайловичем Романовым. Все трое имели за плечами по многу лет службы в авиации и по многу боевых вылетов – на Берлин, Кёнигсберг, Данциг и другие дальние цели. Рассказывали они о полёте в Америку откровенно, не скрывая трудностей. Молотова хвалили за выдержку и спокойствие. О себе говорили мало, главным образом в тех случаях, когда без этого никак не обойдёшься, рассказывая об обстоятельствах полёта».*

Так лётчики Полярной авиации внесли свой вклад в формирование антигитлеровской коалиции и приближение открытия второго фронта союзников в Европе.

3.6. Воздушная трасса «Аляска – Сибирь – фронт»

Впервые месяцы Великой Отечественной войны, когда на всех фронтах шли ожесточённые бои и сражения с войсками германского вермахта, рвавшимися к советской столице – Москве, в далеком советском тылу, на крайнем Северо-Востоке, в Якутии, на Колыме и Чукотке в строжайшем секрете спешно создавалась особая воздушная линия Красной Армии. Её сооружали коллективы Гражданского воздушного флота (ГВФ). Причины её создания крылись в острой нехватке авиационной техники.

Успехи гитлеровцев вынудили советское правительство провести эвакуацию из западных и центральных районов страны на Урал и в Сибирь значительного числа авиационных заводов. Поэтому на фронтах крайне не хватало новейших марок самолётов, в то время как превосходство в воздухе оставалась за немецко-фашистской авиацией.



334.
Герой Советского Союза
полярный лётчик
Э.К. Пусэп

Восполнить Советскому Союзу хотя бы частично недостаток в современных боевых самолётах обязались союзники – США и Англия. Договорно-правовой основой такого сотрудничества, распространявшегося и на другие виды военной техники, оборудования и материалы, послужили подписанные в июле-августе 1941 г. межправительственные соглашения между СССР и Великобританией «О совместных действиях в войне против Германии» и «О товарообороте, кредите и клиринге»; между СССР и США – торговое соглашение от 1937 г., ежегодно возобновлявшееся в течение последующих четырёх лет сроком на один год и продлённое 2 августа 1941 г. до 6 августа 1943 г., кредитное соглашение, подписанное путём обмена нотами в ноябре 1941 г., «Соглашение между правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессора» от 11 июня 1942 г., а также решения Тегеранской (июнь – декабрь 1943 г.), Ялтинской (январь 1945 г.), Потсдамской (июнь 1945 г.) конференций глав государств-союзников и четыре союзнических протокола о поставках товаров в Советский Союз по закону о ленд-лизе. Эта основа дополнялась конкретными решениями заседаний военных секций упомянутых конференций, а также решениями, выработанными представителями военных миссий союзников в Москве, Вашингтоне и Лондоне.

Закон (билль) о ленд-лизе (*lend* – давать взаймы, *lease* – давать в аренду) – официально назывался «Акт содействия обороне США» и был принят 11 марта 1941 года. Первоначально он распространялся на Великобританию и ряд других стран, против которых воевала Германия. Согласно этому акту, президент имел полномочия продавать, передавать, обменивать, сдавать в аренду, давать взаймы или поставлять иным способом оружие, боеприпасы, стратегическое сырьё, другие материальные ресурсы и военную информацию правительству любой страны, если её оборона против агрессии была жизненно важна для обороны Соединённых Штатов Америки. Страны, заключавшие соглашения с США, в свою очередь принимали на себя обязательства «содействовать защите Соединённых Штатов» и оказывать им помощь материалами, которые имелись у них, предоставлять различные услуги и информацию. Были также установлены основные принципы расчётов по ленд-лизу: материалы, уничтоженные, утраченные во время войны и оказавшиеся непригодными для дальнейшего потребления, не подлежат никакой оплате; материалы, оставшиеся после окончания войны и пригодные для гражданских потребностей, оплачиваются полностью или частично в порядке



долгосрочного кредита; военные материалы остаются в странах-получателях, но правительство США сохраняет за собой право истребовать их (оно заявило, что не воспользуется им); оборудование, незаконченное производством к концу войны, и материалы, производимые в рамках ленд-лиза и находящиеся на складах правительственных учреждений США, могут быть приобретены государством, для которого они заказаны, причём американское правительство предоставляет кредит на оплату таких материалов и оборудования.

Всего за годы Второй мировой войны (1939–1945 гг.) американские поставки были распространены на 43 страны мира и составили общую сумму свыше 46 млрд. долларов. Британская империя получила по ленд-лизу поставок на сумму свыше 30 млрд. долларов, то есть более 3/5 всей помощи, а СССР – только 1/4 или 9,8 млрд. долларов.

Поставки из США в СССР стали производиться на основе закона о ленд-лизе с 7 ноября 1941 г., когда американский президент Ф. Рузвельт в своей директиве признал оборону Советского Союза жизненно важной для обороны США. До этого, с июня по конец октября 1941 г., советские закупки в Соединённых Штатах осуществлялись за наличный расчёт (в соответствии с соглашениями 1937 г.).

В дни, когда гитлеровцы уже готовились к победному параду на Красной площади, в период с 29 сентября по 1 ок-

335.

Бомбардировщики А-20 «Бостон» на стоянке в Фэрбенксе перед перелётом в СССР. Аляска, США, 1943 г.

Внз. №2

СЕКРЕТНО

Подлежит возврату
в Секретариат ГКО
(П часть)



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № ГКО-739с

от 9 октября 1941 г. Москва, Кремль.

О воздушной линии Красноярск - Уэльен

Государственный Комитет Оборонь постановляет:

1. Обязать Главное управление гражданского воздушного флота к 30 декабря 1941 г. подготовить и открыть воздушную линию Красноярск - Уэльен по трассе с посадками:

Красноярск - Киренск	расстояние 980 километров
Красноярск - Якутск	расстояние 1300 километров
Якутск - Берелляк	расстояние 1100 километров
Берелляк - Анадырь	расстояние 1400 километров
Анадырь - Ном-ня-Аляске	расстояние 350 километров

Для выхода на воздушную магистраль Иркутск - Хабаровск сделать отступление от Берелляка до Незаметного (1300 км) на Тахтамынду (Рухлово).

Предусмотреть запасные площадки в Марково, Сеймчане, Зирянке и Олекминске.

2. Обязать ГУ СМП и "Дальстрой" НКВД передать аэродромы в Анадыре, Маркове, Сеймчане, Берелляке, Верхне-Колымске (Зирянке) ГУ ГВФ с обслуживающим персоналом, помещениями, оборудованием, горючим и автотранспортным парком...



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО
КОМИТЕТА ОБОРОНЫ И. СТАЛИН

(И. Сталин)

336.

Текст постановления №ГКО-739с о создании
Красноярской воздушной линии. 9 октября 1941 г.

тября 1941 г. в Москве прошла трёхсторонняя конференция союзных держав. На ней США и Англия обязались поставлять Советскому Союзу, начиная с октября 1941 г. по 400 самолётов ежемесячно. Среди главных вопросов на встрече обсуждались и маршруты доставки американских боевых самолётов в СССР, включая Восточную Сибирь.

Уже через неделю после окончания Московской конференции, 9 октября Государственный комитет обороны (ГКО) принял постановление №739с «О воздушной линии Красноярск–Уэлен», в котором было решено «*обязать Главное управление Гражданского флота*» (ГУ ГВФ) приступить к расширению имевшихся сухопутных аэродромов, изысканиям и строительству новых основных аэродромов и запасных площадок для линии, пролежавшей через Аляску, Чукотку, Колыму и Якутию. По ней можно было бы организовать перегонку американских самолётов своим ходом на советско-германский фронт. Кроме того, действовавшие аэродромы Полярной авиации Главсевморпути и Дальстроя НКВД в Анадыре, Марково, Сеймчане, Береляхе и Верхне-Колымске (Зырянке) также передавались в ведение ГУ ГВФ. Впоследствии эта трасса станет легендарной и войдёт в историю Великой Отечественной войны под названием «АЛСИБ» или «Аляска–Сибирь».

Решение руководства страны являлось смелым и неожиданным, так как до тех пор по этому направлению полёты колёсных самолётов вообще не производились. В тех местах эпизодически летали только лётчики Полярной авиации: летом – на гидросамолётах, а зимой – на лыжах. Перед коллективом ГВФ, который возглавлял известный полярный пилот, Герой Советского Союза генерал-майор В.С. Молоков, была поставлена тяжелейшая задача: воздушные трассы и аэродромы должны быть расположены в местах, где никогда не ступала нога человека, пересечь ряд горных хребтов и начать работу в невиданно короткие сроки. Готовность магистрали была определена к 30 декабря 1941 г., то есть через 3 месяца после принятия постановления ГКО.

Авиационные специалисты ГВФ изучили и предложили на рассмотрение ГКО три варианта воздушной линии, из которых Государственный комитет обороны утвердил маршрут через Аляску по центральной части северо-востока Сибири, самой суровой климатической области страны, особенно в зимний период. Вместе с тем это направление имело ряд неоспоримых преимуществ: преобладание устойчивой антициклонной погоды на большей части маршрута, наличие таких крупных узловых пунктов, как города Анадырь, Магадан, Якутск, Киренск, деливших трассу на равные

337.
Начальник Красноярской
воздушной трассы
генерал-лейтенант
М.И. Шевелёв (крайний
слева) знакомится
с ходом работ на
строящемся аэродроме



участки и конечный пункт Красноярск, который связал воздушную магистраль с Транссибирской железной дорогой.

Первым и самым трудным для строителей трассы, в числе которых были и заключённые, осуждённые за бытовые преступления и находившиеся в ведении специального строительства НКВД №218, был вопрос: как добраться до района, где нужно было построить аэродром, как завезти горюче-смазочные материалы, продовольствие, так как в тех местах не только не существовало организованных средств сообщения, но даже не было сколько-нибудь точных карт. Населённые пункты очень редки и расположены лишь у больших рек. Основные из них: Красноярск, Канск, Братск, Витим, Киренск, Олёкминск, Алдан, Якутск, Оймякон, Берелях, Сеймчан, Зырянка, Марково, Снежное, Уэлькаль и Уэлен. Районы прохождения трассы обладали крайне незначительной плотностью населения, насчитывавшей в отдельных местах 0,01 человека на 1 квадратный километр. Основными путями сообщения являлись дороги, соединявшие районы добычи металлов и угля, а также реки, пересекавшие трассы воздушных линий: Енисей, Ангара, Лена, Киренга, Витим, Олёкма, Алдан, Индигирка, Колыма, Омолон и Анадырь. Пункты, располагавшиеся в конце трассы (Уэлькаль, Анадырь и Чаплино), связывались только в летнее время, да и то морским путём.

С огромными трудностями столкнулись изыскатели воздушной линии. Проектирование аэродромно-планировочных работ обладало рядом специфических особенностей технического и организационного характера. Малодоступность районов строительства новых аэродромов, при коротком строительном сезоне требовала от проектировщиков конкретных решений непосредственно в точке работы. Сложность местных природных условий заставляла

по-новому решать принципиальные вопросы проектирования. Впервые пришлось встретиться с задачей создания аэродромов на вечномёрзлых грунтах и в тундровых районах Крайнего Севера. Трудность изыскания участков, пригодных для строительства площадных аэродромов размером 1800х1800 метров или даже полосных – с шириной 450 метров, как это требовалось действовавшими техусловиями, заставила критически подойти к существовавшим техническим нормам.

И всё же изыскатели и проектировщики нашли такие решения, благодаря которым удалось не только с честью выполнить это задание правительства, но и оказать значительную помощь в освоении северо-востока СССР, в выполнении народно-хозяйственных нужд страны. Огромную помощь в строительстве трассы оказывали партийные, советские и комсомольские организации Якутска, Магадана, Анадыря, Киренска, Красноярска, Иркутска, Владивостока и других городов.

Уже к началу октября 1942 г. на трассе было введено в строй 10 аэродромов: ранее действовавшие Красноярск, Якутск и 8 новых. Базовые – Киренск, Сеймчан, Уэлькаль, а также промежуточные и запасные – Алдан, Олёкминск, Оймякон, Берелех и Марково. Строились и другие запасные площадки с грунтовыми взлётно-посадочными полосами (ВПП) – Бодайбо, Витим, Усть-Мая, Хандыга, Зырянка и Анадырь. Некоторые из них предназначались только для зимнего действия.

Успех строителей ГВФ, ведомых В.С. Молоковым, а затем генерал-лейтенантом Ф.А. Астаховым, оказался впечатляющим. Впервые в истории авиации были созданы условия для практического осуществления перегонки боевых самолётов в крупных масштабах на огромные расстояния (свыше 14 тыс. км) над малонаселёнными районами нескольких стран (включая территории США, Канады и СССР) в условиях самых низких температур (до -73°C) и вечной мерзлоты.



338.
Укладка ленд-лизовских
металлических плит на
ВПП аэродрома Марково.
Якутия. 1942 г.

Готовность трассы была проверена в июле 1942 г. комиссией главной инспекции Наркомата авиационной промышленности. Известный лётчик-испытатель Герой Советского Союза полковник В.К. Коккинаки на лендлизовском бомбардировщике Б-25 пролетел по ней от Москвы до Фэрбенкса (США) и обратно. Он доставил в столицу 7 человек американской правительственной комиссии во главе с командующим ВВС США генералом Ф. Брэдли для согласования вопросов по началу перегонки самолётов. Путно американцы проверили и подтвердили пригодность аэродромов трассы для приёма на них больших партий бомбардировщиков, истребителей и транспортных самолётов.

20 июля ГКО принял постановление №2070с «О строительстве аэродромов на Дальнем Востоке», по которому необходимо было построить на побережье в Уэлькале деревянную решётчатую ВПП и промежуточный аэродром в Оймяконе. Два дня спустя на трассу вылетела комиссия ГУ ГВФ по обследованию и приёму уже готовых аэродромов. Её возглавлял инженер-капитан А.В. Яновский.

Красноярская воздушная трасса была дооборудована для перегонки самолётов на фронт к 1 октября 1942 г. (официально введена в эксплуатацию приказом начальника ГУ ГВФ 30 января 1943 г). На неё доставили необходимое

339.
*Полковник И.П. Мазурук
(третий справа) с группой
советских и американских
офицеров по прилёту
в Фэрбенкс у своего
бомбардировщика Б-25.
1942 г.*





340.
*Митинг по случаю
завершения строительных
работ на аэродроме
Марково. 1944 г.*

количество лётно-технического и руководящего личного состава (более 3 тыс. человек), завезли горюче-смазочные материалы, организовали связь и техобслуживание.

В тот же день 1 октября управление Особой воздушной линии было преобразовано в Управление строительства Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии.

Первым её начальником, а с 22 июня 1943 г. — командиром 1-й перегонной авиационной дивизии (с 5.11.1944 г. Краснознамённой — Кпад) 21 августа 1942 г. стал известный воздушный ас, Герой Советского Союза, ранее возглавлявший Полярную авиацию Главсевморпути, полковник (с 1946 г. генерал-майор авиации) Илья Павлович Мазурук.

15 июня 1943 г. в должности начальника трассы его сменил генерал-майор авиации И.С. Семёнов. А с 1 октября 1944 г. и по ноябрь 1946 г. трассой вновь командовала не менее известная в Полярной авиации личность, как Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Марк Иванович Шевелёв.

Формирование трассы, в состав которой, помимо Управления, были включены 7 перегонных авиаполков, прошло в августе-сентябре в г. Иваново на базе 6-й запасной авиабригады, а к 1 октября её личный состав прибыл к месту дислокации в г. Красноярск. Позже штаб Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии и 1-й пад обосновался в г. Якутске. В состав полков И.П. Мазурук включил немало своих сослуживцев по Полярной авиации, тех, кто хорошо знал Заполярье, Арктику, Дальний Восток и умел подолгу мастерски пилотировать самолёты над практически безжизненными просторами тундры и тайги. Среди них, например, оказались Матвей Ильич Козлов (с августа 1942 г. по май 1944 г. — командир лидерного корабля (по январь 1943 г.),



341. Личный состав Военного представительства ВВС Красной Армии прибыл в Ном. Аляска, США, 3 сентября 1942 г.

заместитель командира 5-го перегоночного авиаполка по перелётам, а затем – по июнь 1947 г. – начальник штаба Игарской авиагруппы УПА ГУСМП) и будущий первый Герой Социалистического Труда среди лётного состава Якутии, командир Якутского объединённого авиаотряда (1969–1981 гг.), Валерий Иванович Кузьмин (до войны пилот-инструктор Якутского аэроклуба, с 1941 г. – лётчик 234-го отряда спецприменения Якутской авиагруппы ГВФ, созданной на базе расформированной Ленской авиагруппы УПА ГУСМП, с октября 1943 г. по 13 декабря 1945 г. – второй пилот, а с 14 февраля 1946 г. – командир корабля Си-47 8-го перегоночного авиаполка).

Вместе с опытными лётчиками ГВФ и ВВС, часть из которых уже прошла испытание войной на советско-германском фронте, они составили костяк 1, 2, 3, 4, 5, 7-го (полк сквозной перегонки действовал с 15.02. по 28.05.1943 г. – командир майор И.Н. Дроздов) и 8-го (транспортный полк сформирован 4.06.1943 г. – командир майор В.А. Пущинский; до этого существовала 6-я транспортная эскадрилья во главе с капитаном С.Т. Величаевым) полков.

В конце 1942 г. численность личного состава 1-й пд составляла 681 человек. Из них лётчиков-бомбардировщиков – 78, лётчиков-истребителей – 95, командиров транспортных кораблей – 26, вторых пилотов транспортных кораблей – 25,

штурманов – 59, бортрадистов – 123 и технического состава – 275 человек.

В целях приёмки американских самолётов в США, на их территории, была сформирована целая сеть советских органов приёмки. Центральное место среди них занимала Правительственная закупочная комиссия (ПЗК) СССР в США, организованная в Вашингтоне в начале 1942 года и подчинявшаяся Наркомату внешней торговли СССР. Первым ее председателем стал генерал-майор В.И. Беляев, с декабря 1943 г. – генерал-лейтенант авиации Л.Г. Руденко, а в 1946–1948 гг. её возглавлял работник Наркомвнешторга И.А. Ерёмин. В Комиссии, состоявшей из нескольких отделов, как то: авиационного, артиллерии и боеприпасов, связи, морских заказов и других, работали военные специалисты, а также гражданские инженеры и техники Наркомата внешней торговли. В функции ПЗК, насчитывавшей в своём составе несколько десятков человек, входило заключение контрактов с администрацией США по ленд-лизу, ведение переговоров по военным поставкам и транспортировке грузов из Америки в Советский Союз. Специалисты отделов Комиссии поддерживали связь с соответствующими американскими министерствами, ведомствами и фирмами, изучали поставляемую ими боевую технику и вооружение, собирая информацию о ней и отбирая образцы, в которых нуждался СССР. Большую часть времени эти специалисты проводили на заводах и в портах, следили за тем, чтобы получаемая техника была в исправном состоянии и отправлялась в установленные сроки.

Для того чтобы заработала трасса «АЛСИБ», на авиабазе в Фэрбенксе (штат Аляска) с сентября 1942 г. была размещена советская военная миссия, которой руководил полковник (позже – генерал-майор авиации, Герой Советского Союза) М.Г. Мачин (по июнь 1944 г.), а затем генерал-майор авиации И.А. Образков, до этого возглавлявший советскую авиабазу в иранском г. Абадане. В задачи миссии входила приёмка самолётов от американской стороны и передача их советским лётчикам для последующей перегонки в СССР.

До Фэрбенкса машины пилотировались лётчиками США из «Крыла Аляски» или 7-й авиационной группы перегонки самолетов ленд-лиза, подчинявшейся Управлению воздушных транспортных перевозок. Американскую часть трассы Аляска – Сибирь на Западе некоторые исследователи называли «АЛКАН» (Аляска–Канада). Точнее, это была своеобразная аляско-канадская дуга авиационных маршрутов, бравшая своё начало в Соединённых Штатах Америки с аэродрома Гор в Грейт-Фолсе (штат Монтана) и проходившая через Канаду



342.

Яранги для личного состава 2-го перегонного авиаполка в Уэлькале



343.

«Клин» перегоняемых в Уэлькаль американских самолётов пересекает Берингов пролив. 1942 г.

344.
*Подписание акта
о передаче советской
стороне первой партии
ленд-лизовских самолётов
для перегонки по трассе
АЛСИБ. Фэрбенкс.
14 сентября 1942 г.*



– Летбридж, Калгари, Эдмонтон и Гранд-Прери (Альберта), Форт-Сен-Джон и Форт-Нельсон (Британская Колумбия), Уотсон-Лейк и Уайтхорс (Юкон), на север на Аляску, через Танину, Биг-Делту, Майл 26 (ныне база ВВС Айелсон) до аэродрома Лэдд-Филд в Фербенксе. Её протяжённость составляла 2210 миль (по другим данным, 1900 миль) или около 3536 километров (для сравнения, трасса АЛСИБ была в 1,7 раза длиннее – 6306 километров).

Перегонка ленд-лизовских самолётов осуществлялась эстафетным методом. Каждый из советских авиаполков Красноярской трассы (позже – дивизии) работал только на своём участке и старательно изучал его особенности. Передавая самолёты в пункте назначения, лётчики возвращались к месту базирования на закрепленных за полками транспортных самолётах. В Красноярске, конечном пункте авиатрассы, американские самолёты принимала комендатура Военно-воздушных сил Красной Армии. Отсюда бомбардировщики и транспортные самолёты переправлялись на фронт по воздуху силами специальных перегоночных полков ВВС, Авиации дальнего действия и ВВС ВМФ, а истребители в разобранном виде, в основном, по железной дороге, со станции Бугач.

По АЛСИБу самолёты следовали, как правило, группами, в строю «клин». Вёл группу лидер-бомбардировщик. За ним летели истребители, а замыкал строй также бомбардировщик, экипаж которого следил за тем, чтобы не было отстающих. Бомбардировщики и транспортные самолёты обычно перелетали поодиночке.

Первый участок трассы (от Фербенкса до Нома и далее до Берингова пролива) протяжённостью 860 километров проходил над дремучими лесами долины реки Юкон; далее ещё 700 километров до аэродрома Анадырь – над постоянно

пасмурным, холодным Беринговым проливом и горными массивами восточной части Чукотки. Это был довольно сложный участок маршрута. Его обслуживали пилоты 1-го перегоночного авиационного полка (командиры: подполковник П.В. Недосекин, с февраля 1943 г. – полковник Н.С. Васин, а позже – майор Барченко).

2-й перегоночный авиаполк (командиры: подполковники Н.С. Васин, затем до июня 1944 г. – А.Г. Мельников, в дальнейшем – М.И. Павленков) базировался на берегу Анадырского залива. Аэродром был построен наспех. Личный состав, несмотря на суровый климат, жил в примитивных фанерных домиках. Лётчики мужественно переносили все невзгоды быта и большие трудности перелётов по второму необычайно сложному 1450-километровому участку – от Анадыря до аэродрома Сеймчан на реке Колыме. Их путь пересекал центральную безлюдную часть Чукотки и Колымский хребет.

Маршрут от Сеймчана до Якутска длиной 1200 километров был самым нелёгким на всей трассе. Он пролегал над высокогорной территорией – хребтами Черского и Верхоянским, а также над Оймяконом – Полюсом холода. Здесь самолёты пилотировали лётчики 3-го перегоночного полка (командиры: майор Г.М. Молочников, затем – подполковник Ф.А. Твердохлебов – с июня 1944 г. замкомандира 1-й Пад; погиб в авиакатастрофе на Сахалине в 1949 г.; и майор Б.И. Фролов), базировавшегося в Сеймчане. Им приходилось летать на больших высотах, с применением кислородных масок, при очень низких температурах. Почти все самолёты не имели отопления, поэтому четырёхчасовой полёт в холодном самолёте, с обмёрзшими стёклами и без автопилота был для лётчиков-истребителей серьёзным испытанием.



345.
Легендарная трасса
АЛСИБ



346.

*В штабе трассы
АЛСИБ (слева направо):
подполковник
А.С. Пушкарский,
полковники А.Г. Мельников,
И.П. Мазурук и
И.Я. Прянишников.
Якутск. 1943 г.*

Ведь в практически боевой обстановке они находились в полёте час-полтора. Усложняло пилотирование машин, особенно в плохую погоду, и то, что к ним подвешивались дополнительные бензобаки.

По двум участкам воздушной трассы, от Якутска до Киренска и от Киренска до Красноярска (920 километров), летать приходилось вдоль реки Лены и над сплошной сибирской тайгой. На этих отрезках трудились лётчики 4-го (командиры: майор П.Е. Смоляков, затем – полковник М.И. Дмитриев и Герой Советского Союза подполковник И.П. Власов – погиб в авиакатастрофе в 1957 г.) и 5-го (командиры: подполковники М.П. Матюшин, И.И. Пронюшкин и майор А.Т. Самсонов) полков, местами базирования которых являлись Якутск и Киренск.

В общей сложности самолёты должны были проделывать путь из Америки в СССР примерно в 14 тыс. километров.

По документам штаба ВВС США, первыми русскими, прибывшими на аэродром Лэдд-Филд в Фэрбенксе 26 августа 1942 года, были полковники Пискунов и А.Анисимов, следовавшие в Вашингтон для работы в ПЗК СССР. А 3 сентября на четырёх транспортных самолётах ПС-84, имевших фронтовой камуфляж, в сопровождении советского бомбардировщика Б-25В (один из первых пяти «Митчеллов», доставленных Северным морским путем в СССР с союзными конвоями, который привёл на Аляску полковник И.П. Мазурук) прилетела группа офицеров советской военной миссии по приёмке самолётов во главе с полковником М.Г. Мачиным. И, наконец, 24 сентября после недельной отсрочки из-за плохой погоды, в Фэрбенксе приземлился еще один советский ПС-84, на борту которого находились 14 лётчиков-бомбардировщиков, 28 лётчиков-истребителей и 7 экипажей транспортных самолётов. Как писал американский очевидец Герберт Рингоулд, *«это были обычные боевые летчики, которым были поручены перегоночные полёты в качестве отдыха от боёв или в качестве награды. Большинство из них было старше, выносливее и значительно серьёзнее их американских коллег».*

После короткой пятидневной подготовки командир 1-го перегоночного авиаполка подполковник П.Н. Недосекин возглавил группу из 12 бомбардировщиков А-20 «Бостон» и вылетел из Фэрбенкса на запад – в Ном. А 7 октября эта группа стартовала из Номы курсом на Марково. Как вспоминал М.Г. Мачин, П.В. Недосекин привёл свои самолёты через всю Сибирь на фронт в самый разгар Сталинградской битвы. Согласно историческому формуляру 1-й Кпад, всего в 1942 г. на советскую территорию было перегнано 54 бомбар-

дивовщика А-20, из которых только 6 долетели до Красноярска. 9 октября, как зафиксировали документы Военного министерства США, на истребителе П-40 в СССР вылетел лейтенант В.В. Финогенов (по документам 1-й КПАд, 6 октября группу из семи П-40, стартовавшую из Фербенкса в Ном, лидировал начальник трассы полковник И.П. Мазурук. Из Якутска в Красноярск, куда самолёты прибыли 7 ноября, их вёл заместитель начальника трассы полковник В.В. Фокин. Всего до конца года в Красноярск было перегнано 19 истребителей П-40). Так был дан старт работе АЛСИБа, по которому американские машины с советскими красными звёздами на бортах устремлялись на запад России, навстречу немецким самолётам люфтваффе.

В трудное военное время, когда на советско-германском фронте решалась судьба страны, союзников по антигитлеровской коалиции и человечества в целом, на Красноярской авиатрассе была организована массовая перегонка самолётов, в большинстве своём истребителей, конструктивно не рассчитанных для выполнения больших перелётов и предназначенных для маневренного воздушного боя.

Зимой в этих местах почти постоянно стояли лютые морозы, часто доходившие до минус 60-ти, а в районе Оймякона и до 70-ти градусов. Бомбардировщики и истребители, находясь на аэродромах, покрывались ледяной коркой. Масло и смазка становились твёрдыми как камень, а резина — хрупкой. Лопались шланги, выводив из строя тормоза и гидравлику. Ангаров не было. Все работы выполнялись под открытым небом. Но советские инженеры, техники и другие специалисты, замерзая сами, умудрялись с помощью простейших приспособлений ремонтировать, разогревать и отправлять в полёт самолёты. Часто подогреватели изготавливали на месте, используя большие примусы и бензиновые бочки...

В короткое летнее время возникали иные трудности: туманы на аэродромах, низкая облачность и москиты. Лесные пожары заволакивали густым дымом большие пространства (в таких случаях нужно было прибегать к слепым полётам, хотя подготовлены к ним были немногие).

Личный состав сознавал тяжесть и ответственность своей работы, но героически, а главное, охотно выполнял её. Следует отметить, что до середины 1943 г. на истребителях не было радиокompасов, а на аэродромах отсутствовали приводные радиостанции. Оставляла желать лучшего и работа метеослужб. Несмотря на перечисленные трудности и недостатки, аварийность на трассе была относительно небольшой. За три года войны потери 1-й кпад на АЛСИБе составили 115 человек и 44 самолёта (для сравнения,



347.

*Командир 3-го
перегоночного авиаполка
подполковник
Ф.А. Твердохлебов. 1943 г.*



348.
*Разгрузка ГСМ
в аэропорту Уэлькаль.
1945 г.*

ВВС Соединённых Штатов потеряли за этот период на трассе АЛКАН 133 машины: 74 в США и 59 в Канаде). В низкой аварийности была немалая заслуга заместителя начальника трассы по лётной части полковника В.В. Фокина, начальника штаба полковника И.Я. Прянишникова, политработников В. Антонова, К. Орлова, С. Костерева и А.С. Пушкарского. В июне 1944 г. командиром 1-й пад был назначен полковник А.Г. Мельников, который возглавлял это необычное соединение до конца войны.

Темпы перегонки самолётов по АЛСИБу были впечатляющими: в 1942 г. – 114 шт., 1943 г. – 2465 шт., 1944 г. – 3029 шт. и за 9 месяцев 1945 г. – 2300 шт. Не случайно, Государственный комитет обороны дал высокую оценку деятельности Красноярской авиатрассы. 5 ноября 1944 г. Указом Президиума Верховного совета СССР 1-я Перегоночная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени, а многие солдаты и офицеры – боевыми наградами. В августе-сентябре 1945 г. соединение интенсивно перегоняло самолёты и для нужд Дальневосточного, Забайкальского фронтов и Тихоокеанского флота, участвовавших в войне с Японией. А эскадрилья транспортных самолётов Си-47 из 7 сборных экипажей приняла участие в боевых действиях на территории Маньчжурии в составе 9-й воздушной армии 1-го Дальневосточного фронта.

Всего за годы войны по Красноярской воздушной трассе, согласно историческому формуляру 1-й Кпад, было перегнано из США в Советский Союз и сдано в Красноярске 7908 самолётов (в том числе 1355 бомбардировщиков А-20 «Бостон», 729 бомбардировщиков Б-25 «Митчелл», 2616 истребителей П-39 «Аэрокобра», 2396 истребителей П-63 «Кингкобра», 47 истребителей П-40 «Томагавк»/»Киттихаук», 3 истребителя П-47 «Тандерболт», 54 учебно-тренировочных самолёта АТ-6 «Тексан», 707 транспортных машин Си-47 «Скайтрейн» и 1 Си-46А – «Коммандо»).

Это количество можно считать небольшим, если учесть, что в 1944–1945 гг. отечественная промышленность выпускала ежегодно до 40 тыс. самолетов. Не так велика была помощь американцев, как велики были трудности переправлять авиационную технику на фронты, хотя в 1942–1943 гг. она сыграла определённую положительную роль в успешном проведении операций того периода.

Кандидат исторических наук Ф.Д. Альберти в своем исследовании «Создание и развитие новых авиационных трасс в районах Восточной Сибири и Крайнего Севера в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)» утверждает, что на базе перегнанных по АЛСИБу на фронт самолётов



349.
*Прогрев моторов
«Митчеллов»
в лютые морозы.
Аляска, США, 1943 г.*

было сформировано 250 авиационных полков. Есть мнение, что эта цифра выведена чисто арифметическим путём — делением общего числа поставленных самолётов на их среднее количество в одном боевом полку. Проведённый анализ позволяет сделать вывод о том, что в действительности таких полков, воевавших на «алсибовских» машинах, было значительно меньше. Во-первых, многие из них поступили уже в конце войны, во-вторых, другая их часть была направлена на укомплектование запасных и учебных авиационных частей или строевых, не успевших принять участия в боевых действиях. Проследить же в полном объёме фронтовые судьбы всех самолётов АЛСИБа крайне затруднительно.

Тем не менее, будет интересно впервые сделать анализ распределения и боевого применения на советско-германском фронте девяти типов американских ленд-лизовских самолётов (тех, которые перегонялись по АЛСИБу), поставленных в СССР в 1941–1945 гг. по всем направлениям и маршрутам. А они были самые разные.

В годы Великой Отечественной войны поставки самолётов по ленд-лизу в Советский Союз из Англии и США осуществлялись не только по воздуху, но и морем. Первый путь пролегал от портов Западного побережья Америки по Тихому и Индийскому океанам, Аравийскому морю и Персидскому заливу в иракский порт Басра. По этому маршруту суда шли более двух месяцев. Самолёты — крупногабаритный, хрупкий и относительно лёгкий груз. Для морских перевозок машины приходилось разбирать, паковать в ящики. Их размещалось на судне небольшое количество. Из Басры самолёты перевозились по железной дороге в Иран, и после сборки перегонялись в СССР по воздуху. Некоторую часть бомбардировщиков американцы сами доставляли в Иран по воздуху через Южную Америку, Атлантику и Африку. Тем же путём перегоняли гидросамолёты в 1944–1945 гг. и советские морские лётчики.

Второй морской путь был менее длинным, но сопряжён с огромным риском. Он пролегал от Восточного побережья Америки и Англии до Мурманска или Архангельска. Гитлеровские морские и воздушные силы, базировавшиеся на побережье оккупированной Норвегии, активно противодействовали прохождению союзных конвоев.

Тем не менее в общей сложности, по архивным данным Инженерного управления Наркомата внешней торговли СССР, на 1 июля 1945 г. Советский Союз получил по различным направлениям и маршрутам 18 тыс. 763 ленд-лизовских самолёта союзников 20 типов. Из них было принято американских машин 14 тыс. 535 ед. 14 типов.



350.

*Герой Советского
Союза А.А. Липилин
лично перегнал по
трассе «АЛСИБ» более
200 ленд-лизовских
истребителей*



351.
*Союзные самолёты
преодолевают Колымский
хребет. 1943 г.*

Доля «алсибовских» самолётов (девяти типов) в общем потоке машин из США в Советский Союз для нужд армии и флота неуклонно возрастала от 8,3% (на конец 1942 г.) до 66,8% (на начало июля 1945 г.). А суммарный итог перегонки по этой легендарной авиатрассе составил 56,4% – то есть более половины самолётов данных типов, поступивших в нашу страну и примерно 42,2% или более двух пятых всех импортных ленд-лизовских машин, прибывших в годы войны в СССР. Это яркое свидетельство того вклада в достижение Великой Победы, который внёс личный состав 1-й Краснознамённой перегоночной авиационной дивизии.

Большая часть союзных самолётов эксплуатировалась в частях и соединениях ВВС Красной Армии. Показатели доли импортных машин в составе действующих соединений и частей колебались в пределах от 1,4% – на начало битвы под Москвой, 4% – в ходе битвы за Сталинград и в Воронежской операции, 7,3% – в период прорыва блокады Ленинграда, до 11,2% – на начало освободительной кампании в Восточной Европе. При этом средний показатель за войну составил 6,8%.

Анализ участия американских самолётов в боях на фронтах Великой Отечественной войны в составе действующих войск и флотов показал следующее.

Бомбардировщики А-20 «Бостон» эксплуатировали в СССР в 1941–1945 гг. 1 авиационный корпус, 12 дивизий, 44 авиаполка, 2 отдельных эскадрильи и 1 авиабригада. Эти самолёты прослужили в ВВС и авиации ВМФ СССР вплоть до 1954 года. Кроме того, по архивным данным, ряд этих машин эксплуатировался и в некоторых гражданских ведомствах. В частности, в 1946 г. 40 машин А-20 насчитывалось в Главном управлении геодезии и картографии, 25 – в Главном управлении гидрометеослужбы, 27 – в 3-й Краснознамённой авиадивизии связи ГВФ, несколько машин (переоборудованных в пассажирский вариант) – в ЦАГИ и т.д.

По опубликованным данным, к концу войны в боевом составе советской авиации насчитывались 497 бомбардировщиков Б-25 «Митчелл». Удалось установить, что эти самолёты в 1941–1945 гг. состояли на вооружении 7 авиакорпусов, 24 полков, 1 бригады и 2 авиаотрядов. В ВВС Советской Армии Б-25-е прослужили вплоть до 1953 года. Кроме того, попадали они и в народное хозяйство. Так, по архивным источникам, в 1946–1947 гг. 2 «Митчелла» числились в Министерстве геологии, 5 – в Министерстве авиационной промышленности, 5 – в Главном управлении гидрометеослужбы, 1 – в НИИ ГВФ, 3 – в 3-й Краснозна-



352.
*Транспортный самолёт
Си-46 «Коммандо»*

мённой авиадивизии связи ГВФ, а также 2 – в авиаотряде Дальстроя МВД и 2 – в лётном отряде Норильского комбината Главного управления лагерей ГМП МВД СССР. Применялись самолёты Б-25 после войны и в Полярной авиации, в частности в Московской авиагруппе особого назначения.

Наибольшее распространение получили в СССР истребители П-39 «Аэрокобра». Они участвовали практически во всех крупнейших битвах и операциях Красной Армии и флота, начиная со Сталинграда. Во фронтовой летописи 6-ти из 18-ти воздушных армий и 2-х из 4-х флотов можно реально проследить конкретные результаты боевой работы «Аэрокобр», которыми были вооружены более 50 истребительных авиационных полков. Эти самолёты прослужили в ВВС Советской Армии вплоть до начала 50-х годов.

В военные годы истребители П-63 «Кингкобра» стояли на вооружении 10 авиаполков. В советских вооружённых силах их эксплуатировали также до начала 50-х годов, в том числе в Группках советских войск, дислоцировавшихся за границей: в Германии, Австрии, а также в Китае. Эти машины переделывались на авиационных рембазах воздушных армий и флотов в двухместные учебно-тренировочные варианты аналогично двухместным модифицированным «Аэрокобрам». Это существенно помогло в массовом переучивании лётного состава на реактивную технику – самолёты МиГ-9 и МиГ-15 с носовой стойкой шасси.

На истребителях П-40 «Томагаук» и «Киттихауках» в годы войны воевали советские летчики примерно 35 полков и одной отдельной авиаэскадрильи (12-я корректировочная аэ, Ленинградский фронт). Последние самолёты, использовавшиеся как учебные, дожили до конца 40-х годов.

В войне успели принять участие до 5 авиаполков, вооруженных истребителями П-47 «Тандерболт». В качестве



353.

*Могила погибшего
в авиакатастрофе
старшего лейтенанта
А.И. Савинкина на
кладбище в г. Анкоридже.
Аляска, США*



354.

*Десятитысячный
самолёт-истребитель
П-63 «Кингкобра» для
ВВС Красной Армии.
Буффало, США,
апрель 1944 г.*



355.
*Герой Советского Союза
генерал-лейтенант
М.И. Шевелёв*



356.
*Под крылом «Дугласа»
Верхоянский хребет. Рядом
находится полюс холода*

учебных самолётов и пособий отдельные экземпляры «Тандерболтов» прослужили в СССР до середины 50-х годов (к примеру, в учебных авиаполках Высших офицерских курсов, училища им. И.В. Сталина, в ВВИА им. Н.Е. Жуковского, в ВВИА им. А.Ф. Можайского, в МАИ). Последняя группа учебно-тренировочных самолётов АТ-6 «Тексан» вылетела в СССР из Фэрбенкса в середине июля и к началу августа 1945 года достигла Красноярска. А уже 20 августа пара «Тексанов» демонстрировала высший пилотаж на воздушном празднике в Якутске по случаю Дня Воздушного флота. После войны отдельные самолёты попали в строевые истребительные и в учебные полки. В частности, один «Тексан» состоял на вооружении учебного авиаполка ВВА в Монино, один применялся в качестве самолёта сопровождения при испытательных полетах в НИИ ВВС, один в Управлении начальника Бирмского училища лётчиков, а один в Управлении командующего ВВС Восточно-Сибирского военного округа.

В 1943–1945 гг. большое распространение получили транспортные самолёты Си-47 «Скайтрейн». Они состояли на вооружении примерно в 30 авиаполках, отдельных авиаотрядах и эскадрильях. 119 Си-47 получил в ходе войны и ГВФ. Эти самолёты стали обслуживать воздушные линии из Москвы в Тбилиси, Ташкент, Алма-Ату, Хабаровск. В 1946 г. «Скайтрейнами» был укомплектован отряд (позже Управление) международных сообщений. Во Внукове на авиарембазе ГВФ № 400 стали переоборудовать американские самолёты под отечественные моторы. Машины получили обозначение ТС-62. Такие самолёты эксплуатировались, в частности, в Московском, Украинском, Таджикском управлениях ГВФ, в 14-м авиатранспортном отряде в Якутии и в Полярной авиации до середины 50-х годов.

Транспортный самолёт Си-46 «Коммандо» прибыл к нам в конце мая 1945 года в качестве образца для ознакомления. В НИИ ВВС он прошёл полную программу госиспытаний под началом полковника (позже генерал-майора авиации, заместителя начальника Управления испытания самолётов, с 5 марта 1948 г. Героя Советского Союза) П.М. Стефановского. С «Коммандо» ознакомились представители ВВА и промышленности.

Затем самолёт стали использовать в НИИ ВВС уже по прямому назначению. Весной 1946 г. на нем отправили в Германию группу советских испытателей для изучения трофейного реактивного бомбардировщика Аг-234 «Арадо» во главе с П.М. Стефановским. 26 марта группа вылетела в Берлин, потом в Дамгартен, где был обнаружен «Арадо». Си-46 перелетал с одного немецкого аэродрома на другой

вслед за реактивным трофеем. Далее следы «Коммандо» затерялись.

В целом советские военные летчики с огромной благодарностью вспоминают американские боевые самолёты, на которых им приходилось воевать против хваленых асов Геринга. Многим из них эти машины тоже помогли стать известными асами. Достаточно сказать, что, по некоторым подсчётам, из 62 советских лётчиков, дважды удостоенных высокого звания Героя Советского Союза за успехи на фронтах Великой Отечественной войны, 19 в разное время воевали на американских истребителях и бомбардировщиках, ещё 3 – на английских машинах (самолёты ленд-лиза, как правило, по мере выработки их ресурса в боевых полках постепенно заменялись на отечественные машины. В результате за войну лётчики воевали на 2–3 типах самолётов, включая импортные). А если из этого общего количества вычесть лётчиков-штурмовиков (в штурмовую авиацию самолёты союзников не поставлялись) – 21 чел., то практически 50% оставшихся авиаторов – дважды героев – сражались на ленд-лизовских машинах. Кроме того, из 100 самых результативных советских лётчиков-асов, одержавших по 24 и более личных и групповых воздушных побед, 31 сражались в 1941–1945 гг. на американских ленд-лизовских истребителях, ещё 7 – на английских. А из 601 отечественного аса, одержавшего в воздухе по 15 и более побед, на импортных самолётах воевали 138 человек.

Но воздушная трасса АЛСИБ имела не только боевое, но и важное транспортное значение. Рост хозяйственных связей с США потребовал расширения регулярных сообщений между Москвой и Вашингтоном. Они осуществлялись даже после войны, поскольку трасса Красноярск–Уэлькаль имела целый ряд решающих преимуществ перед другими воздушными маршрутами СССР. Достаточно отметить, что только за 8 месяцев 1945 г. по трассе в США и обратно проследовало 523 пассажира, 28 тонн почты и более 700 тонн различных грузов. А всего за три года транспортные самолёты Красноярской воздушной трассы перевезли 128 371 пассажира, 319 тонн почты и 18 753 тонны грузов.

АЛСИБ стал принятым, экономящим время, воздушным путем между столицами союзных государств для политиков, дипломатов и многочисленных государственных деятелей. Этим маршрутом летали американский сенатор У. Уилли, возвращаясь после окончания международной миссии, посол США в СССР Э. Дэвис, президент Торговой палаты Соединённых Штатов Э. Джонстон, летавший в Москву для переговоров о советско-американском послевоенном



357.

*Командир авиаэскадрильи
4-го перегоночного полка
капитан В.М. Перов
перегнал по трассе АЛСИБ
около 300 американских
истребителей. После войны
более 20 лет летал в небе
Арктики и Антарктики*

358.

*Нарком иностранных
дел СССР В.М. Молотов
(слева) и начальник
Красноярской воздушной
трассы М.И. Шевелёв на
аэродроме г. Якутска.
Апрель 1945 г.*



сотрудничестве, начальник Управления по делам военного производства США Д. Нельсон, отец С. Орельманский – священник новоангликанской церкви для переговоров с И.В. Сталиным по польскому вопросу, доктор О. Ландж – польский экономист из университета в Чикаго для обсуждения в Москве послевоенного положения Польши, вице-президент США Г. Уоллес, прилетавший в мае-июне 1944 г. в Центральную Сибирь по дороге в Китай для переговоров с Чан Кайши. Часто этим маршрутом летали послы СССР в США К.А. Уманский, А.А. Громыко, наркомы иностранных дел СССР М.М. Литвинов, В.М. Молотов, внешней торговли СССР А.И. Микоян, а также другие советские политические, военные деятели и члены различных миссий.

Особую группу составляли дипломатические курьеры, которых только в 1945 г. было перевезено 61 человек. В этой связи интересно мнение майора ВВС США Дж.Р. Джордана, отвечавшего в годы войны за операции ленд-лиза в Грейт-Фолсе, который утверждал, что *«русские в числе диппочты провозили по трассе и ряд документов и грузов, относящихся к «Манхэттенскому» – атомному – проекту...»*

В ведении Красноярской воздушной трассы была не только перегонка самолётов, но также организация и авиационное обслуживание хозяйства и населения всего огромного сибирского региона. По трассе были перевезены тонны ценных грузов, в их числе: грузовые и легковые автомашины, тракторы, моторы, строительные механизмы, лёгкие самолёты; стройматериалы – железо, стекло, фанера, гвозди, пакля, обмундирование; продукты – мясо, свежие овощи, молочные продукты; медикаменты и табачные изделия. 51% составили платные грузы для местных жителей.

Так, например, по просьбе Наркомата электропромышленности СССР были выполнены рейсы по доставке техни-

ки, снаряжения и продовольствия на рудники Алданской экспедиции треста №13, а в начале 1944 г. по заданию ГКО самолёты 8-го перегоночного полка, как и некоторые полярные экипажи, вывозили из Дудинки в Воркуту, где начиналась железная дорога, продукцию Норильского комбината – никель.

За 1944–1945 гг. по трассе было перевезено 506 тонн слюды для нужд авиационной промышленности, 40 тонн ценного металла из Берелеха и Магадана в Красноярск.

Кроме того, «АЛСИБ» положил начало массовому освоению советской авиацией всего северо-востока страны. В результате проделанной работы по заданию советского правительства и ГКО за период 1941–1945 гг. в этих местах было построено и оборудовано в целом 5 авиатрасс:

Полетный лист

ЛЕТЧИК *Полковник Мельников* ИАП за *Воздушная линия Кильдин-Кемь* 1942 г.
 Самолёт *Б-3* *Пилот Кузнецов*
Инструктор Руднев

Экипаж		Самолёт	Время		Задачи и условия	Подпись
Инструктор	Лётчик		с	к		
<i>Переслать самолёт Бомб-3 с аэродрома Кильдинского на аэродром Ивато-Идзума. Транспортировка поезда по пути. Прислать Горюхины Мельникова</i>						
<i>Условие полета: Тая, по маршруту. Не ниже 400 м. Высота 4-10 км.</i>						
<i>Нач. воз. линии ВВС КД. Пред. Советского Союза</i>						
<i>В. Мельников</i> <i>И. П. Мазура</i> Начальник штаба (123)						

№ 28.842.

359.

Полётный лист полковника А.Г. Мельникова на перегон бомбардировщика Б-20 с подписью И.П. Мазура. 1942 г.

1. Красноярск–Уэлькаль протяжённостью 5200 километров, на которой действовал 21 аэродром. Расстояние между аэродромами составляло 240–530 километров.

2. Якутск–Хабаровск протяжённостью 1560 километров, на ней было 3 промежуточных аэродрома. Расстояние между аэродромами 215–540 километров.

3. Магадан–Учур–Киренск протяжённостью 2550 километров с 3-мя промежуточными аэродромами: Югоренск, Учур, Алдан.

4. Анадырь–Танюер–Магадан–Хабаровск протяжённостью 3500 километров. Эта трасса выходила на севере на действующий аэродром Танюер воздушной трассы Красноярск–Уэлькаль и на юге – аэродром Экимчан трассы Якутск–Хабаровск.

5. Якутск–Тикси протяжённостью 1200 километров.

Общая протяжённость пяти авиационных трасс составляла 14010 километров. На них действовали 30 аэродромов, в том числе 26 вновь построенных в период Великой Отечественной войны. Стоимость строительства составила более 113 млн. рублей.

Необходимо подчеркнуть, что, вся отлаженная «алсибовская» аэродромная сеть крайне пригодилась лётчикам Полярной авиации, и особенно, ВВС во второй половине 40-х-начале 50-х годов – в период начала «холодной войны», когда они приступили к освоению ледовых аэродромов в ходе высокоширотных экспедиций, предназначенных для перехвата стратегических бомбардировщиков США.

После окончания войны, 20 октября 1945 г. 1-я Кпад *«закончила выполнение правительственного задания по перегонке боевых и транспортных самолётов из США в Советский Союз»* и была расформирована. В ноябре 1946 г. прекратила своё четырёхлетнее существование и авиатрасса АЛСИБ. Но аэродромы, оборудование, а также опыт, приобретённый авиаторами, весьмагодились гражданской авиации в процессе дальнейшего освоения Севера.

К тому времени И.П. Мазурук уже более двух лет (с 27 мая 1944 г.) трудился заместителем начальника Главсевморпути при СНК СССР. Для работы в Арктике ему крайне нужен был опытный и, главное, проверенный в военной обстановке лётно-технический состав. Поэтому он пригласил к себе многих бывших сослуживцев по 1-й перегоночной авиадивизии. В их числе были: И.Я. Прянишников, В.А. Пушинский, П. Журавлёв, Г.В. Сорокин, А.И. Челышев, Н.И. Александров, Д.С. Шерль, В.М. Перов, Г.С. Бенкунский и другие. Виктор Михайлович Перов впоследствии стал заслуженным полярным лётчиком, пилотом-



360.
Министр обороны РФ
С.Б. Иванов выступает
на церемонии открытия
памятника советским
и американским
лётчикам-перегонщикам
в г. Фэрбенксе. Аляска,
США, 27 августа 2006 г.

инструктором, командиром 247-го Домодедовского ОАО и авиаотряда 3-й комплексной антарктической экспедиции (1957–1959 гг.), кавалером многих советских орденов, а также высших наград Бельгии: ордена Короля Леопольда Второго и Креста Командора ордена Короны за спасение на шестом континенте в декабре 1958 г. четырёх бельгийских полярников.

Далёкие предки россиян проложили морской путь на Аляску. А советские люди освоили в Заполярье воздушный путь Аляска – Сибирь.

3.7. Кругосветка полярных авиаторов

Весной 1944 г. сотрудникам Правительственной закупочной комиссии СССР в США удалось добиться от американского военного руководства разрешения на передачу по ленд-лизу крупной партии летающих лодок ПБН-1 фирмы «Консолидейтед». В авиации союзников они получили название «Каталина», хотя более точное наименование данной модификации «Номад» или «Кочевник». В отличие от базовой модели ПБУ-1, они имели увеличенную ёмкость топливных баков, более длинную и острую носовую часть, 20-градусный редан посередине и удлинённый на 1,5 метра задний редан, доработанные поплавки, законцовки крыла и руль поворота, а также увеличенное число огневых точек.



361.
*Заместитель командира
авиагруппы по перегонке
«Каталин» гвардии майор
Н.Ф. Пискарёв*

Для перегонки «Каталин» в Советском Союзе создали авиагруппу специального назначения из 26 экипажей авиации ВМФ, имевших опыт полётов на гидросамолётах МБР-2, ГСТ и Че-2. По 10 экипажей в неё выделили ВВС Северного и Тихоокеанского флотов, 6 экипажей – ВВС Черноморского флота. Командиром группы был назначен полковник В.Н. Васильев, а его заместителем – северянин, гвардии майор Н.Ф. Пискарёв. В состав руководства также вошли: флаг-штурман полковник Мосцепан, штурман гвардии майор Фомин, инженер-подполковник Кокарев, инженер-майор Коробков и др.

Лётные экипажи решили разделить на три группы и доставить на базу приёмки самолётов в г. Элизабет-Сити штата Северная Каролина. Недалеко от этой базы находилось памятное место для авиации – обелиск в честь братьев У. и О. Райт, впервые в истории совершивших полёт на самолёте с мотором.

Первая группа во главе с командиром была доставлена из Мурманска через Англию в США воздушным путём. Вторая, черноморская группа следовала поездом до Мурманска, а далее на судах морем. Третья группа добиралась с Тихого океана поездом до Красноярска, а затем на военнотранспортных самолётах по трассам АЛСИБ (через Якутск, Сеймчан, Марково, Уэлькаль, Ном) – до Фэрбенкса и АЛКАН – до конечной точки маршрута.

Первыми 2 апреля 1944 г. в Америку прибыли тихоокеанские авиаторы. На авиабазе в Элизабет-Сити их уже ждали 25 новеньких «Каталин», построенных в Филадельфии на военно-морском авиационном арсенале NAF. По тому времени это были уникальные и наиболее современные самолёты, которые обладали прекрасными мореходными и лётными качествами, имели радиополукомпасы, радиопеленгаторы, автопилоты и системы флюгирования двигателей. Кроме того, как и другие американские машины, они отличались комфортными кабинами, помещениями для отдыха увеличенного экипажа и системами его жизнеобеспечения.

Под руководством местных инструкторов советские лётчики быстро осваивали устройство и технику пилотирования летающих лодок и уже на третий день могли вылетать самостоятельно. В частности, на базе Элизабет-Сити гвардии майор Н.Ф. Пискарёв впервые в США осуществил взлёт и посадку на «Каталине» с двумя торпедами на внешней подвеске. Американский персонал базы (лейтенанты Хэлл, Стоверс, Черняк, Ходжес, и др.), а также главный испытатель завода капитан Стюард, восхищались мастерством и способностями советских морских авиаторов. Через



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПБУ-5А ("Каталина"), 1942 г.

Двигатели	2x Pratt & Whitney
Мощность двигателя, л.с.	1200
Вес пустого самолета, кг	7500
Нормальный полетный вес, кг	15400
Перегрузочный полетный вес, кг	16000
Максимальная скорость, км/ч	280
Крейсерская скорость, км/час	190
Практический потолок, м	4400
Дальность полета, км	4100
Длина самолета, м	19,5
Высота самолета, м	6,1
Размах крыла, м	31,7
Площадь крыла, м²	130,0
Экипаж, чел.	7-9

20 дней после прибытия группа тихоокеанцев была готова к перегонке самолётов на флот. Но ей пришлось в течение месяца ждать прибытия командира группы и остальных экипажей.

25 мая 1944 г. из США стартовала первая группа гидро-самолётов под командованием полковника В.Н. Васильева. Но её маршрут был проложен туда, где «Каталины» больше всего были нужны – на Север. Он пролегал через Гандер (о. Ньюфаундленд), Рейкьявик (Исландия) до Мурманска. Его протяжённость составляла 4500 миль, а расчётное время полёта на скорости 185 км/час – 45 часов. В соответствии с достигнутой договорённостью на каждой летающей лодке находились английский пилот (он же выполнял обязанности штурмана) и радист. Взлёт и посадку производили советские лётчики, а разрешение на посадку, как на основных, так и на запасных аэродромах, оставалось за английскими пилотами. Они также определяли порядок пробивания облачности и использования радиосредств. Это было справедливо, так как некоторые из них пересекали Атлантический океан по 50 и более раз. Большая часть северного маршрута проходила в сложных метеоусловиях, и не исключались встречи с немецкими истребителями. При этом наиболее сложным считался отрезок Рейкьявик–Мурманск протяжённостью более 1000 миль, который занимал от 15 до 22 часов полёта, что зависело от скорости и направления ветра. Именно на нём и пропал без вести самолёт командира особой группы В.Н. Васильева. Его поиски, проводившиеся советскими и английскими экипажами в период с 18 по 28 июня, оказались безрезультатными. В итоге была принята версия о том, что эта «Каталина» была сбита немецкими истребителями, либо она уклонилась в сторону и столкнулась с горами на

Сх. 17.

Летающие лодки американской фирмы «Консолидейтед» в модификациях ПБН-1, ПБУ-5А и ПБУ-6А поставлялись в СССР по ленд-лизу. После войны некоторые самолёты передали в Полярную авиацию, и они летали на Севере и в Сибири до середины 1950-х годов

побережье Норвегии. За исключением данной потери, первая партия гидросамолётов ПБН-1 успешно приводнилась в Мурманске. Но участникам труднейшего перелёта было не до отдыха, они буквально сразу же отправились в обратный путь за следующей партией «Каталин», которую также пригнали по северному маршруту. Всего до 26 июля 1944 г. на Северный флот было доставлено 47 летающих лодок. К этому времени союзники наконец-то открыли долгожданный второй фронт в Европе.

Эти успехи вдохновили нового заместителя начальника ГУСМП Героя Советского Союза полковника И.П. Мазурука, сдавшего должность командира 1-й Пад полковнику А.Г. Мельникову, на осуществление попытки приобрести часть американских гидросамолётов для нужд «арктических соколов». Договорившись с начальником ГУСМП, уполномоченным Государственного комитета обороны по перевозкам на Севере, Героем Советского Союза И.Д. Папаниным, Илья Павлович собрал под своё начало для командировки в США 4 экипажа опытейших полярных асов. В их число вошли: первый экипаж – командир И.П. Мазурук, главный инженер УПА Ф.П. Данилов, бортрадист А.И. Чельшев, бортмеханик Д.П. Шекуров; второй экипаж – командир В.В. Мальков, помощник командира Г.П. Власов, бортрадист В.В. Макаров, бортмеханик А.Н. Зайцев; третий экипаж – командир М.А. Титлов, помощник командира А.И. Слободчиков, бортрадист А.А. Макаров, бортмеханик Г.М. Потарушин; четвёртый экипаж – командир М.А. Томилин, штурман Б.И. Иванов, бортрадист А.И. Абрамчук, бортмеханик В.Д. Терентьев.

Пока полярные авиаторы готовились к отлёту в Америку, в США на должность командира авиагруппы специального назначения вместо погибшего полковника В.Н. Васильева был направлен командир 10-й авиационной бригады ВВС Тихоокеанского флота подполковник М.Н. Чибисов (после войны возглавлял Полярную авиацию и стал генерал-майором). За пять дней, с 18 по 23 июля на самолёте Си-54 он преодолел маршрут Москва–Астрахань–Баку–Тегеран–Каир–Касабланка–Портлиоти–Азорские острова–Гандер–Вашингтон–Элизабет-Сити.

Уже на следующий день М.Н. Чибисов на самолёте Си-47 обследовал будущий американо-канадский участок перегонной трассы «Каталин» из Элизабет-Сити вплоть до о. Кадьяк и Фэрбенкса. А в период с 25 августа по 11 сентября 1944 г. тихоокеанцы привели в СССР третью группу из 30 гидросамолётов. Они освоили восточный маршрут: Элизабет-Сити–Новый Орлеан–Сан-Диего–



362.

*Заместитель начальника
ГУСМП полковник
И.П. Мазурук (в центре)
и командир авиагруппы
специального назначения
подполковник М.Н. Чибисов
(крайний слева) у
памятника на месте
первого полёта братьев
Райт*

Сан-Франциско–Сиэтл–о. Кадьяк (Аляска)–Анадырь–Магадан–Николаевск–б. Суходол (Приморский край).

По прилёту тихоокеанских «Каталин», на следующий день 12 сентября 1944 г., на самолёте Си-47 из Москвы в Красноярск вылетела группа И.П. Мазурука. Меняя друг друга за штурвалами, лётчики проследовали по трассе АЛСИБ (Красноярск–Якутск–Сеймчан–Уэлькаль) через Ном до Фэрбенкса. На протяжении всего маршрута, как только в эфире следовал позывной «Лидер 200» (таким позывным пользовался до недавнего времени командир 1-й дивизии И.П. Мазурук), их самолёту везде давали «зелёный коридор».

17 сентября советские лётчики стартовали с Аляски, имея на борту штурмана ВВС США. Их путь лежал через Канаду (Уайт-Хорс–Форт-Нельсон) до американской пограничной базы Грейт-Фолс. Далее полярники добирались на поезде и к 22 сентября пересекли Америку с запада на восток (через Чикаго–Питтсбург–Нью-Йорк до Вашингтона). На две недели группа задерживалась в американской столице. За это время И.П. Мазурук добился через советского посла А.А. Громыко встречи с вице-президентом США Г. Уоллесом, которого ещё весной принимал у себя на трассе в Якутске. В ходе переговоров, на которых присутствовали сенаторы и конгрессмены Коннели, Винсент, Бартон, Латимор, Хазарт и другие, Илья Павлович попросил вице-президента



363.
*Вице-президент США
Г. Уоллес во время его
остановки на Колыме.
Якутия, СССР, 1944 г.*

вмешаться и ускорить получение гидросамолётов для его группы, так как наступала глубокая осень и водоёмы, предназначенные для их посадок, начинали замерзать. Более того, Мазуруку нужны были не простые летающие лодки, а приспособленные для длительных полётов в суровых условиях Арктики. Просьба советского аса, по американским меркам конгрессмена (с 1937 г. И.П. Мазурук являлся депутатом Верховного совета СССР), возымела действие.

7 октября советские лётчики прибыли на авиабазу Элизабет-Сити, где приняли 4 новых самолёта ПБУ-1. На таких летающих лодках американские пилоты по 20 часов патрулировали над Атлантикой, выискивая немецкие подводные лодки. Для тех же целей они нужны были и в Советском Союзе на Севере. На базе под руководством командира спецгруппы подполковника М.Н. Чибисова с 7 по 27 октября 1944 г. полярные экипажи выполнили дневные и ночные тренировочные полёты и стали готовиться к возвращению на родину. Об этих полётах Максим Николаевич в своём дневнике писал следующее: «...Вывозил ночью лётчиков из группы Мазурука и самого Мазурука. За одну ночь сделал 33 посадки, за вторую ночь 29 посадок, за третью ночь – 9 посадок. В лучшую сторону по качеству техники пилотирования выделяется т. Томилин. Особое затруднение мы встретили при изучении прицела «Норд».

Перегонку гидросамолётов полярные экипажи впервые решили провести наиболее безопасным, но длительным и неизвестным ранее для советских лётчиков, южным (транс-африканским) маршрутом, который пролегал через Южную Америку, Атлантику, Африку и Ближний Восток. До этого на нём летали, перегоняя ленд-лизовские бомбардировщики в Иран для СССР, только пилоты из состава Командования воздушного транспорта армии США. Наиболее опытным экипажам Полярной авиации доверили роль первооткрывателей. Следом за ними тем же маршрутом должны были пролететь черноморские лётчики.

1 ноября 1944 г., приняв на борт по полному боезапасу и американского штурмана в экипаж В.В. Малькова, все 4 «Каталины» вылетели курсом на базу Сан-Хуан (о. Пуэрто-Рико). Характерно, что в связи с тем, что маршрут полёта группы пролегал через Атлантику и Африку, где велись боевые действия, экипажи получили особые инструкции на случай столкновений с противником. В частности, им было предписано «при встрече с самолётами-разведчиками, кораблями, подлодками в бой не вступать. При проведении атаки отражать (за передний пулемёт встаёт штурман, за задние пулемёты встают 2-й техник и радист), отметить на кар-



364.

Летающие лодки
«Каталины» под
командованием
И. Мазурука, Г. Власова,
М. Титлова и
В. Малькова на пути
из США в СССР.
Октябрь 1944 г.

те место встречи. При встрече с истребителями противника вероятность атаки сверху-сзади-вниз и сверху-спереди-вниз. Самолёты смыкаются, техник включает полностью газ CO_2 , строй плотный в паре, снижается до 150–200 футов. Атаки отражаются огнём пулемётов, экономно расходуя боезапас... Если по каким-либо причинам самолёт садится вынужденно на море, посадку производить во всех случаях на хвост. По выяснению причины немедленно сообщить обеспечивающему его самолёту ракетами: а) белая ракета: «Всё в порядке, через 15 минут вылечу сам»; б) зелёная ракета: «Вылететь не могу, требуется помощь из базы»; в) красная ракета: «Терплю бедствие, требуется немедленная помощь». При красной и зелёной ракетах, если посадка обеспечивающего самолёта возможна, самолёт садится, подбирает экипаж аварийного самолёта и его документы, самолёт уничтожает. «Утопить, зажечь» путём расстрелов из пулемёта». К счастью, забегая вперёд, отметим, что для полярных экипажей всё прошло благополучно, и прибегать к крайним мерам им не пришлось. Хотя при следовании к о. Пуэрто-Рико советским лётчикам пришлось пролететь над печально известным «Бермудским треугольником». Правда, о том, что этот район имеет дурную славу, в то время они ещё не знали.

Вместе с тем в 1964 г. в журнале «Искатель» №4 впервые увидел свет рассказ бывшего главного штурмана Полярной авиации В.И. Аккуратова «Слишком дорогие орхидеи» (в 1989 г. его перепечатал журнал «Крылья Родины» в №12). В нём он поведал историю о том, как один из военных экипажей «Каталин» во главе с северянином подполковником Базиным (помощник командира В. Морев, штурман В.И. Аккуратов, бортрадист Сорокин, бортмеханик Мусланов и американский навигатор Э. Дрейк), перегоняя летающую



365.
*Подполковник М.Н. Чибисов
перед боевым вылетом*

лодку из США через Гавану и Атлантику, в районе африканского побережья у Касабланки совершили посадку на один из водоёмов, чтобы нарвать (?)... диких орхидей для своих жён. Каково же было удивление лётчиков, когда они подверглись атаке крокодилов. Лишь точные выстрелы из личного и бортового оружия да смекалка бортмеханика, сумевшего вылить на воду и поджечь бензин, помогли им спасти себя и гидросамолёт. То, что так было на самом деле, проверить сейчас сложно. Тем не менее в рассказе есть ряд неточностей, которые ставят его достоверность под сомнение. Во-первых, в 1943 г. «Каталины» из Америки советские лётчики ещё не перегоняли, а тем более в Москву. Во-вторых, их маршруты в 1944–1945 гг. проходили намного южнее, через Южную Америку. И, наконец, в 1943 г. В.И. Аккуратов воевал в составе 45-й дивизии Aviации дальнего действия, совершая воздушные налёты на бомбардировщиках Пе-8 на объекты врага в Восточной Пруссии. Хотя у полярных авиаторов случалось всякое...

До Сан-Хуана «Каталины» группы И.П. Мазурука, по воспоминаниям В.В. Малькова, покрыли расстояние в 1200 миль за 11 часов 40 минут. На следующий день летающие лодки добрались до базы Порт-оф-Спейн (Тринидад и Тобаго). Далее их путь лежал через Белен (в устье р. Амазонки), Натал (Бразилия), где экипажи отдохнули перед длительным перелётом через Атлантику и 7 ноября отметили очередную годовщину Великого Октября. В ночь с 8 на 9 ноября группа успешно пересекла Атлантический океан, преодолев за 15 часов 10 минут 1616 миль и приводнилась на реке Гамбия в местечке Батерст южнее Дакара (Сенегал). Затем полёт «Каталин» проходил по маршруту Батхурст–порт Леотей (Марокко)–о. Джерба (Тунис)–порт Касфари (Суэцкий канал, Египет). 15 ноября группа покинула египетскую базу и, пролетая на Иерусалимом, сделала круг почёта над родиной Иисуса Христа. В тот же день через 5 часов 10 минут «Каталины» приводнились на оз. Хабания в Ираке. Через два дня летающие лодки взяли курс на Баку. Миновав Кавказский хребет и горы Эльбрус и Казбек, сесть на штормовом Каспийском море полярные лётчики не рискнули и повели свои гидросамолёты к Астрахани. Через 7 часов 30 минут они приводнились на Волге у деревни Ушаковка. На следующий день самолёты перелетели к Дубовке. Как вспоминал позже И.П. Мазурук, *«обуяны радостью, что позади всё не наше, заграничное, долго державшее нас на «духовных тормозах», мы расслабились, устроили пиршество с местными рыбаками. Пригодился к осетровой рыбацкой ухе ром, подаренный нам в Сан-Хуане.*



Два дня отдыхали, купались на Волге, приводили в порядок себя и самолёты. Подняли на деревья антенну, и отличный наш брат радист Алёша Челышев установил радиосвязь с Москвой и радиоцентром Главсевморпути. В Подмоскowie утвердилось ранняя зима, водоёмы замерзли. Мой заместитель по Полярной авиации Аркадий Каминов нашёл для нашей посадки еле пригодную акваторию без льда на Химкинском водохранилище, под проводами высокого напряжения». 19 ноября 1944 г., стартовав из Дубовки., строй из четырёх «Каталин» вскоре достиг Сталинграда и сделал над ним круг почёта в знак уважения к его защитникам. Через 4 часа 40 минут полёта гидросамолёты с риском промахнуться мимо пробитой полыньи благополучно приводнились в столице. Все четыре машины были зачислены в состав Московской авиагруппы особого назначения. **Так завершился первый в мире кругосветный перелёт лётчиков Полярной авиации длиной в 41 тысячу километров, длившийся 2 месяца.** За успешную перегонку самолётов командование объявило всем членам экипажей благодарность.

Их опыт помог и лётчикам-черноморцам во главе с теперь уже полковником М.Н. Чибисовым, следовавшим тем же маршрутом, с тем лишь отличием, что после Ирака их самолёты летели через Баку в Севастополь. Этот путь составлял 11250 миль, что в два раза превышало протяжённость северного маршрута. Он проходил через американские и английские аэродромы, и по нему самолёты летели парами. На каждой летающей лодке находились английские лётчик, штурман (он же радист) и механик. Интересно, что

366.

Советские лётчики и их американские инструкторы у летающей лодки ПБН-1 на базе Элизабет-Сити. США, июнь 1944 г.



367.
*Маршрут перелёта
четырёх «Каталин»
под командованием
И.П. Мазурика из США в
СССР в 1944 г.*

при пресечении экватора был выработан особый ритуал. Самолёт увеличивал скорость полёта и после этого делал горку, символизируя преодоление препятствия. Впервые пересекающего нулевую параллель, обливали водой и подносили ему стопку рома.

Всего с 28 сентября 1944 г. по 28 марта 1945 г. советские морские авиаторы привели на Чёрное море 55 «Каталин» ПБН-1. При этом погиб только один экипаж капитана Чикова, до этого перегнавшего в Советский Союз 5 самолётов. Уже после окончания Великой Отечественной войны с 23 июня по 31 августа 1945 г. 18 экипажей советской морской авиации перегнали в Москву по северному маршруту (Элизабет-Сити–Гандер–Рейкьявик–Прествик–Кольберг) 28 последних «Каталин», представлявших новую модификацию самолётов-амфибий ПБУ-6А. Дважды водил гидро-самолёты из США в Советский Союз командир спецгруппы М.Н. Чибисов (в феврале 1945 г. – по южному маршруту Элизабет-Сити–Баку и в октябре 1945 г. – по новому маршруту Элизабет-Сити–Сан-Хуан (о. Пуэрто-Рико)–Белен (Бразилия)–о. Фернанду-ди-Норонья (Бразилия)–Дакар (Сенегал)–Касабланка (Марокко)–Париж (Франция)–Кольберг (ныне Колобжег, Польша)–Москва).

Многие из этих ленд-лизовских самолётов-амфибий позже нашли себе применение не только в ВВС ВМФ, но

и в Полярной авиации. Так, например, по состоянию на 10 декабря 1945 г. в составе самолётного парка УПА Главсевморпути числились 7 «Каталин» (опознавательные знаки Н-338 – Н-344). Все они дожидались своего часа в консервации.

3.8. Полярная авиация работает в интересах фронта

Всё то время как шла война на западе Советского Союза, в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке в 1941–1945 гг. продолжала работу, хотя и в ограниченном составе, Полярная авиация. Штаб УПА, как уже отмечалось, разместился в Красноярске. После перевода на фронт И.П. Мазурука управление временно возглавляли: в июле-августе 1941 г. военинженер 1 ранга А.К. Каминов, а затем до ноября – А.П. Аникин. С 12 ноября 1941 г. и до конца войны во главе УПА находился Ф.М. Кузичкин (с 4 сентября 1942 г. инженер-полковник).

Фёдор Михайлович родился в 1897 г. в крестьянской семье в с. Адоевщина Базарно-Карабулакского района Саратовской области. В 1910 г. после окончания сельской школы четыре года работал укладчиком на мыловаренном заводе и год агентом по приёму и отправке грузов на железной дороге в частном торговом доме.

В 1915 г. его призвали в армию и направили в Самару в 3-ю артиллерийскую бригаду. В мае 1917 г. в составе Особой русской артиллерийской бригады был переброшен морем из Архангельска во Францию, а оттуда на Балканский фронт, где воевал против германских войск. С 1918 по 1919 гг. после подписания Брест-Литовского мирного договора и отказа участвовать в боевых действиях почти год провёл во французском концлагере.

В августе 1919 г. вернулся в Севастополь, где работал в подполье против белогвардейцев и интервентов. С приходом Красной Армии с ноября 1920 г. по март 1929 г. служил в Особом отделе ГПУ Крыма, а затем в Особом отделе Черноморского флота уполномоченным, начальником отделения и отдела. По воспоминаниям В.В. Малькова, «Кузичкина хорошо знал по работе в Крыму И.Д. Папанин, когда сам в 1920–1923 гг. был комендантом крымской ЧК».

В 1929 г. И.Д. Папанин, возглавлявший к тому времени охрану Наркомата связи, помог Ф.М. Кузичкину после увольнения из рядов НКВД устроиться к нему на работу. В декабре 1931 г. в счёт партийной «тысячи» Фёдор Михайлович поступил на учёбу в Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жу-



368.

Исполняющий
обязанности начальника
Управления Полярной
авиации ГУСМП при СНК
СССР с 1941 по 1946 годы
Ф.М. Кузичкин.
Фото 1930-х годов



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ DC-3 (Ли-2), 1939 г.

Двигатель, тип	2xM-52HP
Взлетная мощность, л.с.	1800
Взлетная масса, кг	15800
Масса пустого самолета, кг	7300
Запас топлива и масла, кг	1220
Максимальная скорость, км/час	330
Крейсерская скорость, км/час	240
Посадочная скорость, км/час	108
Скорость взрыва, км/час	135
Практический потолок, м	6700
Дальность полета, км	до 2400
Продолжительность полета, час	5
Длина самолета, м	15,647
Размах крыла, м	28,813
Площадь крыла, м ²	91,7
Высота самолета, м	6,15
Длина разбега, м	360
Длина пробега, м	320
Экипаж, чел.	4-5
Пассажиры, чел.	14-24

Сх. 18.

DC-3 — лицензионный вариант американского самолёта «Дуглас» DC-3.

В Полярную авиацию первые 4 машины поступили в начале 1941 года. С сентября 1942 года самолёт стал называться Ли-2 в честь главного инженера завода №84 Б.П. Лисунова, руководившего его внедрением в серийное производство. Всего было выпущено 4937 машин различных вариантов и модификаций. Ли-2 с дополнительными баками в основном использовались на авиалиниях Крайнего Севера, Дальнего Востока, а также в Полярной авиации

ковского на военно-технический факультет, где ему в январе 1935 г. было присвоено воинское звание полковой комиссар. С июня по август 1937 г. служил начальником вооружения и снабжения 2-й военной школы лётчиков-истребителей. Затем до июля 1938 г. — в Управлении материально-технического снабжения ВВС РККА военпредом на заводе №24.

22 июля 1938 г. по решению Орготдела ЦК ВКП(б) в счёт очередной партийной «тысячи» военинженер 1 ранга (с 19 февраля 1938 г.) Ф.М. Кузичкин был направлен в Полярную авиацию ГУСМП (с оставлением в кадрах РККА): сначала помощником начальника УПА И.П. Мазурука, а с 13 декабря того же года командиром МАГОН УПА ГУСМП, созданную на базе Московского авиаотряда.

Накануне нападения Германии на СССР, 20 июня 1941 г., основываясь на данных разведки Наркомата ВМФ, предупреждавшей об активности немецких войск на арктическом направлении, начальник Управления Полярной авиации И.П. Мазурук командировал Ф.М. Кузичкина на усиление штаба морских операций Западного сектора. Но с началом войны Илья Павлович вскоре сам прибыл на театр военных действий и освободил подчинённого, направив того руководить УПА в Красноярск.

Одним из первых его приказов на новом месте был от 14 ноября №114 «О прохождении специального военного обучения лётно-подъёмного и технического состава». 32 человека, имевших «бронь» от призыва на фронт, были разбиты на две учебные группы. В первой, насчитывавшей 10 лётчиков, старшим был назначен И.И. Черевичный, а во второй — из 22 человек — М.И. Чагин.

В составе Московской, Енисейской (входила в состав УПА ГУСМП с 1.07.1942 г. по 1944 г. временно, после чего была передана в ведение ГУ ГВФ. – Авт.), Игарской и Чукотской авиагрупп Полярной авиации ГУСМП, как вспоминал И.И. Черевичный, *«самолётов ледовой разведки были считанные единицы... Получилось как-то нескладно. Вся авиация двигалась на запад к фронту, а я, наоборот, в глубокий тыл. Мне не думалось тогда, что война дойдёт до далёкой Арктики, до Карского моря. Но самолёты ледовой разведки мы всё же вооружили».*

Главными задачами Полярной авиации в военные годы по-прежнему оставались *«ледовая авиаразведка для проводки судов по Северному морскому пути, авиаобслуживание районов Крайнего Севера, выполнение специальных заданий».* По действовавшей сети воздушных линий она перевозила пассажиров, почту и грузы в интересах зимовщиков и промышленности, поддерживала связь между полярными станциями и районами Заполярья. Но в этот период появились и новые задачи: ведение воздушной разведки кораблей противника и спасение терпящих бедствие на море.

Задачи по проводке судов в Арктике в военные годы решали главным образом две авиагруппы: Московская и Енисейская.

МАГОН (со штабом в Москве) насчитывала 203 человека, в том числе 74 – лётно-подъёмного состава и 30 – инженеров и техников (на 1.07.1945 г.). После направления Ф.М. Кузичкина на Север, а потом в Сибирь группой командовал его заместитель И.И. Дроздов. Экипажи МАГОНа летали на самолётах МП-7, «Каталина» и Си-47, и в зону их ответственности входили *«аэропорты Архангельск, Амдерма, У.Кары, Стерлигова, У.Таймыры, Диксон, У.Оленёка и Тикси»* и *«воздушная магистраль Москва–Анадырь протяжённостью в 7240 километров».*

Енисейская авиагруппа (штаб в г. Красноярске) имела в своём составе 402 человека, из них лётно-подъёмного состава – 31 и 50 – инженеров и техников. Её самолёты (МП-7, ПС-84–Ли-2, Си-47) эксплуатировали 6 воздушных линий (6730 километров): Красноярск–Игарка, Туруханск–Тура, Красноярск–Подкаменная Тунгуска–Байкит, Красноярск–Кемжа, Красноярск–Кызыл и Енисейск–Соврудник. При этом группа обслуживала 13 аэропортов, включая Верхне-Имбатское, Мотыгино, Богучаны и Кочумдек. При этом помимо ледовой разведки Енисейская авиагруппа *«обслуживала нужды Красноярского края в авиaperевозках».*

Учитывая, что полярным экипажам предстоит действовать в боевой обстановке, руководство УПА ГУСМП приняло



369.

Полярный лётчик В.В. Мальков всю свою жизнь посвятил полётам в Арктике и Антарктиде. В авиацию был направлен в 1932 году, налетал свыше 25000 часов в самых сложных и трудных условиях. Во время Великой Отечественной войны – командир звена боевых самолётов, вёл патрульную службу в зоне западной Арктики. После войны участвовал в высокоширотных воздушных экспедициях в район Северного полюса и работе дрейфующих станций «Северный полюс» от 2-й до 21-й, а также во 2-й советской антарктической экспедиции

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР	ШТАБ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ Западного Сектора Арктики
18 сентября 1943 г. № 18902	КОМУ: КОМАНДИРУ звена самолётов КОР-2 тов. МАЛЬКОВУ В.В.

С получением сего, по готовности Вашей машины и истребителя тов. ТИММАН, Вам предлагается, совместно с самолётом тов. ТИММАН, выполнить полёт по следующему маршруту: о. Диксон-о. Смердруп-о-ва АНГЕН-Ихери Минина-о. Диксон.

Задачей Вашего полёта ставится разведка и уничтожения подводных и надводных кораблей противника.

При выполнении задания особенно тщательно обследуйте Ихери Минина, для чего осуществите дополнительные галсы по своему усмотрению.

Полуточно установите находится ли г/с "ЯКУТЯ" на прежнем месте, т.е. в точке 74°40' с.ш. - 130°40' з.д.

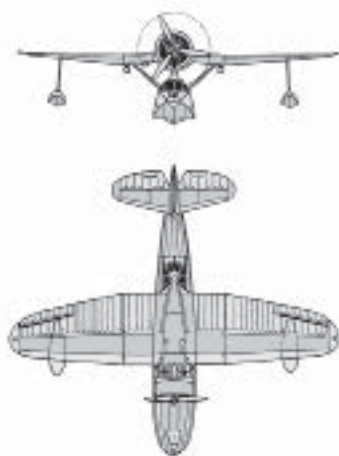
НАЧАЛЬНИК МОРОСКОРАДИО: *Г.А. Минин*
 НАЧАЛЬНИК ШТАБА: *Л. Стоилов*

370.

Один из приказов
 военного времени
 командиру звена
 самолётов КОР-2
 В.В. Малькову. 1943 г.

ряд мер по их доподготовке. Приказом начальника №114 от 12 ноября 1941 г. в целях «прохождения специального военного обучения» из лётно-подъёмного и технического состава были сформированы две группы. Первую – из 10 пилотов и штурманов возглавлял командир корабля МАГОН И.И. Черевичный, а вторую – из 22 механиков – М.И. Чагин. Полученные теоретические и практические навыки военного дела авиаторы вскоре опробовали в Арктике.

Первым в 1942 г. осуществил зимнюю стратегическую ледовую разведку одним самолётом один из лучших экипажей Полярной авиации во главе с И.И. Черевичным (штурман В.П. Падалко). В течение полутора месяцев он обследовал льды западного и восточного секторов Северного морского пути. Полученные данные о ледовых процессах способ-



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Бе-4 (КОР-2), 1941 г.

Двигатель	M-62
Взлетная мощность, л.с.	1000
Нормальная взлетная масса, кг	3750
Масса пустого самолета, кг	2000
Максимальная скорость, км/час	350
Практический потолок, км	8100
Дальность полета, км	1150
Время набора высоты 1000 м, мин	2
Длина самолета, м	16,5
Высота самолета, м	4,04
Площадь крыла, м ²	25,5
Размах крыла, м	12,5
Экипаж, чел.	2

ствовали более обоснованному прогнозированию условий плавания в предстоящей арктической навигации

Вскоре экипажу И.И. Черевичного пришлось выполнить ещё одну важную правительственную задачу. В мае 1942 г. Ставка Верховного Главнокомандования и Наркомат Военно-Морского Флота СССР приняли решение перебросить несколько современных боевых кораблей с Тихого океана в поддержку Северному флоту. **Впервые в истории покорения Арктики советским военным морякам предстояло совершить переход по Северному морскому пути в направлении с востока на запад.**

Во Владивостоке была сформирована Экспедиция особого назначения – ЭОН-18 во главе с капитаном 1 ранга В.Н. Обуховым, участником перехода эсминцев из Кронштадта во Владивосток в 1936 г., и военкомом батальонным комиссаром П.А. Самойловым. Начальником проводки судов был назначен известный полярник Герой Советского Союза капитан 2 ранга М.П. Белоусов. Ледовым капитан-инструктором стал известный всему миру В.И. Воронин, капитан легендарного «Челюскина», участник проводки боевых кораблей Северным морским путем в 1936 и в 1940 годах.

В состав группы вошли: лидер «Баку» (командир – капитан 3 ранга Б.П. Беляев) и три эскадренных миноносца проекта 7 – «Разумный» (капитан-лейтенант Н.И. Никольский), «Разъярённый» (капитан-лейтенант В.В. Фёдоров) и «Ревностный». Для плавания во льдах корабли прошли подготовку: сначала в доке, а затем у стенки завода № 202, на плаву. Их «одежи» в специальную «шубу», чтобы предохранить борта от сжатия и ударов об лёд, заменили быстроходные винты на ледовые. Тщательно изучили опыт предыдущих

Сх.19.

Корабельный разведчик КОР-2 был создан в ОКБ Г.М. Бериева в 1941 году. Всего было построено 44 машины, которые использовались в ВВС ВМФ, в том числе и на Северном флоте

371.
*Экипаж гидросамолёт
Бе-4 (Кор-2) получает
новое задание*



экспедиций: переход по Северному морскому пути с запада на восток в 1936 г. – эсминцев «Войков» и «Сталин», в 1937–1938 гг. – гидрографических судов «Океан», «Охотск», «Камчадал» и в 1940 г. – подводной лодки Щ-423. Все работы проводились в обстановке строгой секретности.

Утром 15 июля 1942 г. корабли Экспедиции особого назначения вышли из Владивостока. Однако эсминец «Ревностный» из-за столкновения с пароходом «Терней» пришлось вернуть в базу.

Первый Курильский пролив, ввиду непосредственной близости кораблей японского военного флота, «Баку» и эсминцы прошли в полной боевой готовности. 22 июля экспедиция пришла в Петропавловск-Камчатский для пополнения запасов топлива, продовольствия и воды, а 30 июля после семидневного перехода по бушующему океану – в бухту Эмма на Чукотке. Здесь состав ЭОН-18 пополнился танкером, плавучей базой – транспортом «Волга» и ледоколом «Анастас Микоян».

14 августа начальник проводки М.П. Белоусов отдал приказание двигаться дальше. При прохождении Чукотского, Восточно-Сибирского и Карского морей, кораблям экспедиции пришлось бороться с 9–10-балльными ледяными полями, со сжатием и ледовым пленом. Случалось обкалывать и взрывать лёд или отстаиваться в ожидании хорошей погоды. Плавучую базу – транспорт «Волгу» – затёрло ледяным полем и отнесло в сторону. Сообщение с ней прекратилось. Стал ощущаться недостаток в хлебе и пресной воде. К счастью, на кораблях был запас галет. Днём, когда на льду подтаивал снег, на борт перекачивали образовавшуюся воду.

Именно в этот район на помощь кораблям для воздушной разведки был направлен экипаж гидросамолёта МП-7 Н-275 И.И. Черевичного. Лётчики выжимали из машины

всё возможное, делая бесчисленные разведывательные рейсы и указывая судам проходы во льдах. Через несколько дней полярные авиаторы навели на караван ледокол «Иосиф Сталин». Лишь после этого удалось проложить путь к чистой воде. Корабли медленно, со скоростью 5–6 узлов, продолжали двигаться на запад.

В бухте Колючинской экспедиция приняла на борт запас топлива и продовольствия и продолжила плавание. Но вскоре она снова попала в тяжёлый лёд и длительное время не могла выбраться из ловушки.

Сильный ветер начал подвижку льда. С ним боролись всеми средствами: подрывали глубинными бомбами, окатывали от корпусов пешнями, заводили ледовые якоря. Но положение оставалось угрожающим...

Участник этого перехода, впоследствии контр-адмирал, Н.И. Трухин записал тогда в дневнике: *«Движемся ли мы вперёд? Кажется, крутимся на месте. Корабль дышит тяжело, как живой. Если нас прижмёт к сплошному ледяному полю, то окажемся в плену у льдов».*

Наконец ветер изменил направление. Стали образовываться разводья. Плавание продолжалось. На подходе к Тикси командование экспедиции получило радиогранму из Главного штаба ВМФ, в которой сообщалось о прорыве в арктические воды немецкого рейдера. «Баку» и эсминцы немедленно перешли на повышенную боевую готовность.

В этот период обстановка в Арктике резко обострилась. Чтобы нарушить судоходство по трассе Северного морского пути, уничтожить советский транспортный флот, ледоколы и порты Заполярья, немецкое командование приступило к выполнению операции «Вундерленд» или «Страна чудес». Ударам кораблей – подводных лодок и тяжёлого крейсера «Адмирал Шеер» в Заполярье подвергся целый ряд советских баз, зимовок и коммуникаций. В результате были потоплены несколько судов, на борту которых, помимо экипажей, погибли женщины и дети.

Так, 24 августа крейсер «Адмирал Шеер» расстрелял ледокольный пароход «Александр Сибиряков», вышедший с Диксона. Из 99 человек команды и пассажиров в живых остались 18. Они были подобраны немцами и до конца войны находились в фашистских концлагерях. 80 человек погибло, и только один член экипажа – Павел Иванович Вавилов – сумел на рабочей шлюпке добраться до о. Белуха.

25 августа на поиски «сибиряковцев» был направлен самолёт И.Д. Черепкова, но на о. Диксон он не вернулся. Экипаж принято считать пропавшим без вести. Через месяц П.И. Вавилов обнаружил пароход «Садко», но из-за шторм-



372.
Полярный лётчик
М.А. Титлов

ма снять его с острова не смог. Тогда на помощь пришёл другой полярный экипаж М.Н. Каминского. Вылетев с Диксона, он сбросил моряку спальный мешок и продовольствие. И только 28 сентября, после проводки каравана из 11 судов во главе с ледоколом «Красиным» через льды и с улучшением погоды другой экипаж гидросамолёта МП-7 «Н-275» И.И. Черевичного (штурман Н.Зубов, бортрадист А.А. Макаров, бортмеханики В.С. Чечин, В.Д. Терентьев) смог приводниться у острова и вывезти обессилевшего моряка на Диксон. После войны П.И. Вавилов был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

В это время ЭОН-18 упорно пробивалась на запад. Вскоре у эсминца «Разъярённый» оказался погнут один из валов, и лидеру пришлось буксировать его до Диксона. Туда экспедиция прибыла через несколько дней после того, как «Адмирал Шеер» обстрелял порт острова. Зона льдов осталась позади, и на боевые корабли вновь поставили быстросходные винты. А транспорты и ледокол, входившие в состав экспедиции, закончили на Диксоне свой путь.

10 октября в проливе Югорский Шар ЭОН-18 встретила корабли Северного флота. Без особых происшествий они дошли до о. Кильдин, где 14 октября их встретил командующий Северным флотом А.Г. Головкин.

По чистой воде и во льдах «Баку» и эсминцы прошли в течение 91 суток 7327 миль за 923 ходовых часа. В Ваенге (ныне Североморск) в октябре-ноябре лидер был поставлен в док, с корпуса сняли ледовую «шубу», проложили по палубе петли размагничивающей обмотки. Одновременно усилили зенитное и противолодочное вооружение. Работы заняли две недели.

Приказом командующего флотом от 20 октября 1942 г. в составе Северного флота была создана бригада эсминцев, включавшая уже три дивизиона эсминцев. Лидер «Баку» возглавил 1-й дивизион и вскоре принял участие в боевых действиях. За успешное выполнение заданий командования корабль был награждён орденом Красного Знамени. И в этой награде была небольшая лепта Полярной авиации.

5 декабря все советские суда и ледоколы вернулись из Арктики и благополучно прибыли в Архангельск и Молотовск (ныне г. Северодвинск). В навигации 1942 г. приняли участие 27 судов, в том числе 7 пришедших с востока.

В 1943 г. объём грузоперевозок в Арктике существенно возрос. Снабженческие грузы шли из Архангельска в Дудинку и на полярные станции. Из Заполярья вывозили продукцию Норильского металлургического комбината, печорский уголь, сибирский лес, соль из Нордвика и другие грузы. Северным путём с Дальнего Востока в Дудинку

увеличился поток ленд-лизовского импорта из США (118 тыс. тонн вместо 64 тыс. в 1942 г.).

Поэтому немецкое командование резко активизировало боевые действия в Арктике. В течение всей навигации в Карском море находились одновременно по 6–8 подводных лодок противника, которые выставили в общей сложности более 300 донных мин.

Чтобы попасть на Диксон, к месту дислокации, члены штаба морских операций Западного района (сектора) Арктики перед навигацией 1943 г. проделали длинный и трудный путь. Из Красноярска, где находились в эвакуации работники Главсевморпути, они с пересадками летели в Москву, оттуда поездом в Архангельск, а затем самолётом добирались на остров.

Зимняя ледовая разведка должна была выполняться во всех морях Арктики, как и в 1942 г., одним самолётом «Дуглас» И.И. Черевичного. Однако, даже несмотря на то, что его машина вылетела на трассу из Красноярска рано, план работы был сорван. При первом же разведывательном полёте самолёт потерпел аварию в бухте Тихой. На помощь И.И. Черевичному вылетел другой «Дуглас» под командованием Г.К. Орлова. Но из-за поломки мотора он был вынужден совершить посадку в районе о. Диксон, где пришлось ждать доставки нового двигателя. Даже после этого случая неудачи продолжали преследовать полярных лётчиков. Как только самолёт Самохвалова привёз мотор для Г.К. Орлова, он разбился, врезавшись в гору на восточном берегу Енисейского залива.

В целях усиления охраны конвоев и парка самолётов ледовой разведки, в апреле 1943г. с АЛСИБа из состава 7-го пап 1-й пад в распоряжение УПА были откомандированы два экипажа Си-47 (Н-329, Н-328) С.И. Антюшева и Л.Г. Крузе (со вторым пилотом М.А.Титловым). Позже С.И. Антюшев умер, и его экипаж возглавил М.А. Титлов, отработавший до 16 октября.

Но и этих сил, как выяснилось, оказалось мало. В навигацию с 23 июня по 14 октября штаб морских операций Западного района (сектора) Арктики был усилен ещё семью самолётами. Из них 4 были гидросамолёты «Консолидейтед» МП-7 («Н-275, 27, 325, 307») во главе с командирами экипажей И.И. Черевичным, Н.Л. Сыроквашей, А.Т. Стрельцовым и В.М. Сургучёвым. С 17 по 23 августа на трассе работал, пока его не направили в распоряжение ВВС, и самолёт СБ, пилотируемый лётчиком Поповым.

И, наконец, 13 мая 1943 г. в соответствии с приказом Наркомата авиационной промышленности (НКАП) №267с

373.
*Ледовую разведку
проводит Ли-2*

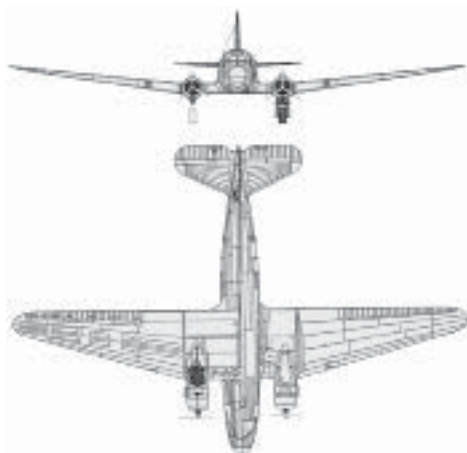


в Красноярск из Омска было перебазировано Таганрогское КБ Г.М. Бериева, где оно более года находилось в эвакуации. К тому времени там, на территории КАРЗа – Красноярского авиаремонтного завода им. Г.Т. Побежимова с ноября 1941 г. размещался завод №477 НКАП, эвакуированный из рабочего посёлка Лаптево Тульской области с оборудованием, рабочими и инженерно-техническим составом. После слияния двух заводов была определена оборонная программа, и завод согласно постановлению Совнаркома СССР перешёл из ведения ГУСМП в подчинение НКАП.

Поэтому осенью 1942 г., благодаря деятельному участию главного инженера УПА инженер-подполковника Ф.П. Данилова, из предприятия выделили Центральную авиаремонтную базу (ЦАРБ, на о. Молокова), входившую в состав Енисейской авиалинии и обслуживавшую Управление Полярной авиации. По воспоминаниям красноярских ветеранов, Фёдор Павлович был *«человеком исключительных душевных качеств, хорошо знавший материальную часть и ещё лучше – людей Полярной авиации»*.

Ещё до войны заводчане отметились достижением – они научились ремонтировать авиационные машины типа ДБ и Г-1 практически без необходимой для этого документации. Поэтому ЦАРБ главным образом занималась капитальным ремонтом немногочисленных самолётов, моторов и запасных частей. Общая численность рабочих на базе составляла 357 человек, в том числе 25 – инженеров и техников (на 1.07.1945 г.). За три года деятельности ЦАРБа общий объём её валовой продукции составил 12 млн. 512 тыс. рублей, а товарной – 12 млн. 539 тыс. рублей.

Сам же 477-й завод занимался ремонтом самолётов, поступавших с фронтов Великой Отечественной войны, а также к изготовлению деталей и узлов для боевых машин.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ C-47, 1942 г.

Двигатель	2x Pratt & Whitney R-1830-32
Мощность двигателя, л.с.	1200
Количество двигателей	2
Максимальная взлётная масса, кг	13290
Максимальная скорость, км/час	370
Практический потолок, м	7310
Дальность полета, км	2570
Длина самолета, м	19,66
Размах крыла, м	28,11
Высота самолета, м	5,17
Экипаж, чел.	8
Пассажиропместимость, чел.	28

Вскоре задания усложнились. Стали поступать американские самолёты с более современным аэронавигационным оборудованием, которые перегонялись по ленд-лизу с Аляски в Красноярск по трассе ВВС Красной Армии АЛСИБ. Машины гнали своим ходом, и по дороге случались всякие поломки.

Специалистов, знавших эту аппаратуру, не было, да и вся документация – на английском языке. Долго пришлось их изучать радистам и прибористам. Одновременно осваивался ремонт сложных американских авиадвигателей «Пратт-Уитни» и совершенствовалось вооружение иностранных самолётов. При выходе из строя литых деталей заводские умельцы научились делать такие отливки, которые ничем не отличались от фирменных.

В этих условиях на заводе №477, помощь которому оказали рабочие с авиационного завода в Омске, заводов №703, ПВРЗ и «Красный Профинтерн», КБ Г.М. Бериева продолжило совершенствование двух опытных гидросамолётов – катапультных корабельных разведчиков КОР-2 (Бе-4). На них доработали топливную систему и установили более мощное вооружение: 2 пулемёта УБК калибра 12,7 мм, 400 килограмм бомб (4 фугасных ФАБ-100 или 4 противолодочных ПЛАБ-100) на четырёх подкрыльевых бомбодержателях или 8 РС (по 4 под каждым крылом).

Когда потребовалось срочно прикрыть конвои транспортов в Арктике, приказом начальника ГУСМП И.Д. Папанина в КБ были откомандированы полярные лётчики В.В. Мальков и М.В. Тейман. Им предстояло принять машины Н-330 (заводской №28811) и Н-331 (№28812) и испытать их в боевых условиях. Забросив попутно в Игарку запчасти для летающей лодки «Консолидейтед» лётчика Н.Л. Сыровяши

Сх. 20.

Первые образцы американского транспортного самолёта Си-47 «Скайтрейн» стали поступать в СССР осенью 1942 года по трассе АЛСИБ. По сравнению с ДС-3 машина имела улучшенную аэродинамику, более совершенное навигационное и радиооборудование, а также систему антиобледенения.

В ноябре 1943 года первые два самолёта поступили в Управление Полярной авиации. С 1944 года и до середины 1950-х годов машины активно использовались в ГВФ

(преодолели 1500 километров за 4 часа), 2 августа 1943 г. они прибыли на о. Диксон в распоряжение штаба морских операций Западного района (сектора) Арктики и приступили к противолодочному патрулированию. В качестве оружия для предупреждения судов о подводной опасности «КОРы» применяли противолодочные бомбы ПЛАБ-50 и ПЛАБ-100. Их единственное боевое столкновение с противником имело место 28 августа, когда корабельные разведчики бомбили район, расположенный в 20 милях от мыса Стерлигова, в котором немецкой подлодкой был потоплен транспорт «Диксон». Однако результатов атаки лётчики не наблюдали. Тем не менее, как вспоминал В.В. Мальков, *«мы встречали корабли у Амдермы, у мыса Желания или на востоке у пролива Вилькицкого и барражировали над ними, обеспечивая их безопасность (предупреждениями)»*.

В конце сентября резко похолодало, и начался ледостав. Поэтому 21 сентября 1943 г. экипажи перегнали гидросамолёты по Енисею обратно в Красноярск. В общей сложности М.В. Тейман налетал на Н-331 31 час 20 минут, а В.В. Мальков на Н-330 – 35 часов 15 минут.

В Красноярске на КОР-2 сумел полетать и командир 1-й пад полковник И.П. Мазурук, который дал высокую оценку самолёту. Испытания корабельного разведчика полярными лётчиками в боевых условиях позволили осенью 1944 г. запустить его в серию под маркой Бе-4. До конца 1945 г. завод №477 выпустил 44 машины, которые попали на все флоты, кроме Северного, и прослужили почти пять лет. Кроме того, на Красноярском заводе с мая 1943 г. по май 1945 г. велось опытное строительство и тяжёлой летающей лодки Бе-6 КБ Г.М. Бериева.

А тем временем боевые действия в Арктике не утихали. *«Экипажи самолётов ледовой разведки, – вспоминал И.И. Черевичный, – в любую погоду, круглосуточно вели наблюдение за морем. Проходя по трассам движения судов, мы шумом моторов отгоняли, клали на грунт немецкие подлодки, хотя у нас на вооружении были только жалкие «шкасы» (крупнокалиберные пулемёты)... Но...самолётов для барражирования тоже не хватало. В результате случалось, что во время движения каравана немецкие субмарины проникали внутрь строя или занимали выгодную позицию и от вражеской торпеды взрывались и шли ко дну транспорты с важными грузами»*.

Так и случилось, к примеру, 30 сентября у островов Русский и Известия ВЦИК с пароходами «Сергей Киров» и «Архангельск», которые в составе конвоя ВА-18 доставляли грузы из Америки для Норильского комбината. Как

только летающая лодка МП-7 И.И. Черевичного, выработав норму горючего, покинула воздушное сопровождение судов и ушла на Диксон, транспорты тут же были торпедированы и потоплены подлодками врага. В той схватке погиб и один из тральщиков охранения.

Неделей раньше, 24 сентября экипажи гидросамолётов И.И. Черевичного и А.Т. Стрельцова благополучно обеспечили эвакуацию двух полярников со станции в заливе Благополучия, подвергшейся атаке немецкой подлодки U-711.

Потери важных грузов и объектов вызвали 10 октября 1943 г. срочное заседание ГКО, на котором И.В. Сталин в резкой форме высказал недовольство руководством ВМФ и ГУСМП. Глава страны указал присутствующим на то, что во время войны на море должен быть один хозяин – Военно-Морской Флот. После этого приказом наркома ВМФ №0062 от 11 марта 1944 г. в составе Беломорской военной флотилии была создана Карская военно-морская база. Флотилия была усилена кораблями и самолётами типа «Каталина», поступившими из США.

Получила признание и Полярная авиация. Ещё в июле 1943 г. вернувшиеся с Севера пилоты с «Консолидейтед» сообщили о том, что пулемёты, установленные на этих машинах, бьют всего на 250 метров, а немецкие самолёты вооружены тяжёлыми пулемётами, бьющими на 500 метров. Поэтому противник безнаказанно уничтожает советские машины. Прилетевшие в Красноярск на завод №477 командир 1-й пад И.П. Мазурук, начальник УПА Ф.П. Данилов и группа специалистов собрали техническое совещание: как устанавливать на самолёты тяжёлые пулемёты. Рабочие завода решили этот вопрос, и через неделю работы по установке нового вооружения были закончены.

Помимо пулемётов, под плоскостями летающих лодок отныне стали подвешивать для борьбы с подлодками противника и 250-килограммовые бомбы. Правда, по воспоминаниям лётчиков, они были ржавые, а потому *«главным было сбрасывать их точно над целью и с высоты примерно 600 метров, чтобы осколки и удар воды не повредили самолёт и чтобы заряд точно срабатывал при соприкосновении с поверхностью моря»*.

Активность немецкого флота в Баренцевом и Карском морях заставила руководство Главсевморпути перенести центр тяжести перевозок на восточный участок трассы: полярные станции и промышленные районы стали снабжаться с востока. Соответственно был усилен штаб морских операций Восточного района (сектора) Арктики, который



374.

Гидросамолёт Бе-6

возглавил сам И.Д. Папанин. В навигацию здесь работало 24 транспортных судна, 4 ледокола и ледорез «Литке», ледовую разведку осуществляли самолёты Б.Н. Агрова, В.Н. Задкова, И.С. Котова и Л.Г. Крузе.

Используя поставки союзников по ленд-лизу, вдоль трассы Севморпути начала создаваться радиотехническая система обеспечения самолётОВОЖДЕНИЯ. Были установлены 8 американских радиопеленгаторных станций ДАН-2 (на мысе Желания, в Амдерме, на о. Диксон, мысе Челюскин, о. Дунай, в бухте Тикси, на о. Четырёхстолбовом и мысе Шмидта).

Усилиями известного штурмана В.П. Падалко в 1943 г. был разработан и введён в практику новый метод составления карт ледовой разведки. Выполненная графически в цвете с применением более совершенной системы из 40 условных обозначений ледовых образований и базирующаяся на 10-летнем опыте личных воздушных наблюдений за льдами Арктики, такая карта отличалась большой наглядностью, что облегчало работу капитанов ледоколов и транспортных судов.

Во время войны метеосводок с территории, оккупированной противником, не было. Но они были крайне необходимы для прогноза погоды в зоне фронта – воздушные массы в основном двигаются с запада. С огромным трудом синоптики получали отрывочные сведения о погоде от партизанских отрядов и разведчиков, но этого было мало. Тогда по инициативе Е.К. Фёдорова, возглавившего Главное управление Гидрометеорологической службы Красной Армии, организовали авиаполк разведки погоды. Экипажи укомплектовали в основном лётчиками Полярной авиации, а лидером стал И.И. Черевичный. Он выполнил первый и немало других смелых полётов в глубокий тыл врага для наблюдений за погодой.

14 октября 1943 г. летающая лодка И.И. Черевичного отличилась в очередной раз. Ему поручили доставить из Диксона в Тикси командующего Беломорской военной флотилией вице-адмирала С.Г. Кучерова вместе со штабом из 13 человек. Военные моряки должны были провести оттуда в Молотовск два ледокола. Несмотря на непогоду, полярные лётчики сумели преодолеть 3 (?) циклона и на бреющем полёте над океаном прилетели в Тикси. В результате ледоколы прошли льды моря Лаптевых и Карского моря и под охраной кораблей Северного флота 18 ноября достигли порта назначения. На этом арктическая навигация закончилась.

Несмотря на все сложности плавания, в 1943 г. в западной Арктике прошли 2 конвоя с Дальнего Востока (из



моря Лаптевых) на Диксон и 4 конвоя (12 транспортов и 13 боевых кораблей) прошли от Югорского Шара до Диксона, на Обь было проведено 15 речных судов. Только для защиты коммуникаций на участке Диксон–Енисейский залив корабли и самолёты охранения совершили 29 выходов и вылетов. Обеспечивая проводку транспортов вдоль арктического побережья, они месяцами не выходили из боевого состояния.

Чтобы уменьшить потери транспортов на переходе морем, ГКО решил не выводить их на зиму из Арктики. На зимовку остались 18 судов в бухте Диксона и 1 – в Игарской протоке.

В 1944 г. немцы несколько ослабили накал боевых действий в Карском море, хотя и перебросили в этот район до 13 подводных лодок с максимальной дальностью плавания и оснащённых новейшим вооружением. Они по-прежнему пытались блокировать Новоземельские проливы, курсировать вплоть до пролива Вилькицкого и минировать подходы к порту Диксон.

В этот период в распоряжении штаба морских операций Западного района (сектора) Арктики имелись всего 2 гидросамолёта «Консолидейтед» МП-7: Н-275 (1-й командир экипажа – И.И. Черевичный, который работал с 28 июня по 18 июля, затем в Игарке перешёл на «Каталину» Н-339, прибывшую из Америки, трудился на ней до

375.

*Временный аэродром
Полярной авиации на
льду замёрзшей реки*



376.
*М.И. Козлов возле
своей летающей лодки
«Каталина» Н-243
на о. Диксон*

13 октября и после этого был командирован с Диксона в Москву; 2-й командир экипажа – М.И. Козлов, который летал с 10 августа по 9 сентября, после чего был направлен на самостоятельную работу по переброске пассажиров с о. Диксон в бухту Нарвик) и Н-325 А.Т. Стрельцова (работал с 3 июля по 26 сентября, потом вышел из строя и был отпущен с Диксона в Красноярск), а также 1 транспортный самолёт Си-47 Н-328 М.А. Титлова (работал с 30 июня по 24 июля, после чего был командирован из Амдермы через Архангельск в Москву). Самолёт Н-339 главным образом находился при штабе, а Н-275 выполнял задачи ледовой разведки и особые задания.

Отсутствием достаточного количества сил охранения умело пользовался противник.

Так, 12–13 августа в районе о. Белый субмарина U-365, применив новейшие самонаводящиеся торпеды, потопила 2 тральщика и пароход «Марина Раскова», следовавший из Архангельска на Диксон с 400 пассажирами на борту. После атаки на воде остались 2 шлюпки с моряками, катер и кунгас с людьми. Так как конвой шёл в зоне радиомолчания, в штабе морских операций узнали о случившемся 14 августа. Ещё через 2 дня первую шлюпку обнаружил и спас 18 человек морской лётчик Е. Евдокимов. Полёты летающей лодки «Консолидейтед» МП-7 М.И. Козлова (второй пилот А.В. Попов, штурман И.Е. Леонов, бортрадист Н.А. Богаткин, бортмеханики Н.П. Камирный, А.Д. Земсков) дали результат только 18 августа. Экипаж обнаружил спасательный вельбот. Невзирая на крутую волну, Матвей Ильич сумел посадить самолёт, снять 25 человек и взлететь, предварительно слив часть топлива. Через 4 часа 38 минут спасённые были на Диксоне. В тот же день лётчик С. Сокол снял с ещё одной шлюпки 11 человек, пробовавших в море без воды и продовольствия 6 суток.

Через три дня он же обнаружил кунгас с 37-ю пассажирами. Отважный лётчик сел на бушующую поверхность моря, но снять людей не смог, передав им лишь ящик с шоколадом и анкер с водой.

Штаб морских операций разработал систему поисковых полётов с учётом течений и ветровой обстановки. Из-за шторма они продолжились только 23 августа, когда М.И. Козлов через 7 часов полёта вновь обнаружил кунгас. **Началась уникальная, героическая и не имеющая аналогов в истории Полярной авиации и в мире спасательная операция.**

Море бушевало, и сесть на воду не представлялось возможным. 9 часов летающая лодка кружила над обессиленными моряками, дожидаясь смены. Но её всё не было.

Понимая, что горючего на обратный путь скоро не останется, М.И. Козлов решился на посадку, которая напоминала опасный цирковой номер. Кунгас бросало на волнах, словно щепку. Но лётчики справились с задачей. Сев, они подрулили к морякам, и бортмеханик Н.П. Камирный забросил бросательный конец на кунгас. На нём штурман И.Е. Леонов и Н.П. Камирный нашли 25 трупов и 14 измождённых живых людей. В бушующем море полтора часа спасённых на руках переносили на борт самолёта. Волны были так велики, что о взлёте не могло быть и речи. И тогда М.И. Козлов решил рулить к о. Белый, чтобы зайти в залив Малыгина и дожидаться корабля. Драматический переход до острова занял почти 14 (!) часов. Идти пришлось практически на одном левом моторе, так как правый вышел из строя в самом начале рулёжки. Утром 24 августа самолёт был встречен тральщиком АМ-60, куда авиаторы и передали 38 спасённых (один из них скончался в самолёте). За проявленные мужество и самоотверженность экипаж М.И. Козлова был награждён орденами и медалями.

Всего в 1944 г. боевые корабли Северного флота совершили для проводки арктических конвоев 199 выходов в море, в том числе при поддержке с воздуха лётчиков Полярной авиации. К примеру, в Восточном секторе Арктики ледовую разведку для них вёл экипаж «Каталины» командира Н.Л. Сыровкаши и штурмана Н.М. Жукова.

Это позволило, в частности, доставить из США 128 тыс. тонн ленд-лизовских грузов. Уже в 1945 г. эти цифры достигли рекордной отметки в 142 тыс. тонн.

В целом, невзирая на потери, война в Арктике Германии была проиграна. Немецкому командованию не удалось выполнить ни одной из поставленных задач. Северный морской путь действовал без каких-либо серьёзных сбоев, обеспечивая перевозки стратегических грузов. Ежегодно в Западном и Восточном районах Арктики работало от 40 до 54 судов. В 1941–1944 гг. по трассе было проведено 199 транспортов, доставлено 795,3 тыс. тонн грузов и перевезено 14,4 тыс. пассажиров. Не прерывались в регионе и научные исследования, работали около 40 гидрометеорологических станций и геологических экспедиций. И в этом успехе был заметный вклад Полярной авиации.

Более того, её экипажи помогали выполнять транспортировку грузов и для оборонных заводов в тылу. Это было обусловлено тем, что в 1941 г. 72% экипажей Красноярского транспортного авиаотряда (вместе с самолётами, лётным и инженерно-техническим составом), Енисейский авиаотряд и Абаканское отдельное звено убыли на фронт.



377.
*Уполномоченный ГКО
контр-адмирал
И.Д. Папанин*

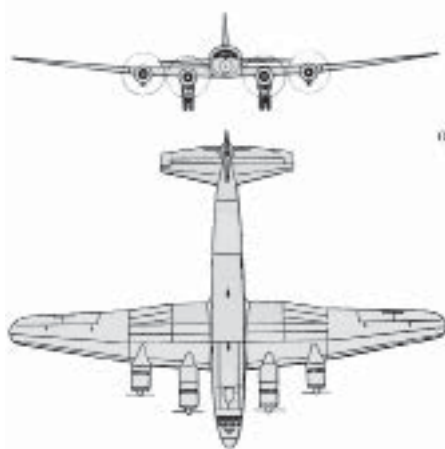
378.

*Один из захваченных
под Сталинградом
Фокке-Вульф-200 «Кондор»
после войны передали
в Полярную авиацию*



Так, Енисейская авиагруппа УПА ГУСМП, в которой трудились лётчики С.А. Петров, Ф. Раков, Г.К. Добияс, бортрадисты Ф. Бойко, Е. Круглова, Т. Разумова, бортмеханики Д. Богряшов, Н.П. Трояновский, Н. Фёдоров, И. Лавренович, К. Кириянов, А. Карнаевич, Г. Амосов, Ф. Чулаков и другие, обеспечивала только перевозки, имеющие большое народно-хозяйственное значение. Доставка грузов в основном производилась для треста «Енисейзолото» и обогащательной фабрики «Соврудник». Завозили также продовольствие и товары для коллектива Пит-Городка, обслуживавшего рудник Аяхта. В результате отправка грузов в 1941 г. возросла по сравнению с 1940 г. на 148% при снижении пассажирских и почтовых перевозок. Большой объём (1435 часов) был выполнен при патрулировании, аэротоксаци, обследовании лесов и в ходе полётов по санитарным заданиям (2043 часа). За год было сэкономлено 31,2 тонны авиабензина и масла.

Игарская авиагруппа УПА ГУСМП, которую возглавлял А.Е. Смирнов (штаб располагался в г. Игарка, Красноярский край), эксплуатировала три авиалинии: Игарка–Диксон, Игарка–залив Кожевникова и Игарка–Норильск, общей протяженностью в 2440 километров и имела 10 аэропортов (Игарка, Хатанга, Дудинка, Косистый, Усть-Порт, Сопочная Карга, Хальмерседе, Кресты Таймырские, Караул и Волочанка). Причём аэропорты Хатанга и Косистый, помимо приёма транспортных самолётов, являлись пунктами базирования и машин ледовой разведки. В Игарской авиагруппе имелось 10 самолётов грузоподъёмностью по 7 тонн: Си-47 и МП-7. А общее количество работников, по состоянию на 1 июля 1945 г., составляло 268 человек, из них 28 – лётно-подъёмного состава и 30 – инженеров и техников.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Fw 200-3 («Кондор»), 1939 г.

Двигатель	4хBMW-323R2
Мощность двигателя, л.с.	1900
Вес пустого самолета, кг	14500
Макс. взлетный вес, кг	22700
Крейсерская скорость, км/час	240
Практический потолок, м	5500
Дальность полета, км	до 3800
Дальность полета с грузом, км	2300
Длина самолета, м	23,85
Высота самолета, м	6,3
Размах крыла, м	32,84
Площадь крыла, м²	118,6
Экипаж, чел.	4-6
Пассажиры, чел.	26

Группа обслуживала в основном нужды Таймырского национального округа, предприятия Наркомрыбпрома СССР и Главного геологоразведывательного управления (Усть-Енисейскую и Нордвикскую экспедиции ГГУ), а также Норильский комбинат (входил в Главное управление лагерей НКВД СССР) и ГМК. 29 апреля 1942 г. комбинат выдал первую тонну высококачественного никеля, в котором нуждалась металлургическая промышленность, выпускавшая продукцию для Красной Армии и флота. Помня призыв «Все для фронта! Все для Победы!», лётчики авиаотряда Норильскстроя, базировавшегося в Воркуте, В.П. Смирнов (позже ушёл на фронт), Б.Я. Кононенко, М.А. Власов, А.П. Бабков, В.В. Балашов, П.В. Левандовский, Н.И. Дроздов, Юкалов, А.Е. Смиронов, Т.И. Ерёмченко, А.А. Чимеров, Е. Лахов, Клубничкин, Штегман, Файзулин, А.Н. Чашин, Иванов, Жуковский, Шарапов, Степанов, В.М. Трутаев, Г.Е. Купчин, Найденко и другие сутками не выпускали из рук штурвалы и вели самолёты на материк и обратно. Каждая из машин брала до трёх тонн груза. Пилоты часто умудрялись сажать свои самолёты ТБ-1 прямо у стен корпусов оборонных заводов. И тогда продукция Норильска прямо с борта самолёта шла в заводские цеха.

Вместе с авиаторами Норильскстроя вывозили выплавленный никель (норильский файнштейн) в Красноярск и лётчики Игарской авиагруппы: В.В. Мальков, С. Веребрюсов, А. Сурнин, И.Г. Бахтинов, Г. Червоноокий, Л. Брайлян, и другие. На обратном пути они доставляли в Норильск грузы для комбината.

По воспоминаниям В.В. Малькова, аналогичные задания, «но в меньших объёмах, выполнял Внуковский авиаотряд,

Сх. 21.

Фокке-Вульф-200 «Кондор» создавался как транспортный самолёт, но во время Второй мировой войны активно использовался и как дальний морской разведчик-бомбардировщик. Всего было построено более 250 таких машин в различных модификациях. Трофейные самолёты хорошо зарекомендовали себя в советской Полярной авиации



Сх. 22.
 Лёгкие транспортные
 самолёты «Зивель»
 Си-204А были построены
 в Германии в 1941–1944
 годах в количестве
 более 1000 экземпляров.
 Несколько машин
 досталось Красной Армии
 в виде трофеев, которые
 были переданы в ГВФ и
 УПА ГУСМП

которым командовал полковник В.М. Черняков, участник налётов на Берлин в первые месяцы войны».

В январе 1945 г., чтобы снять нагрузку на УПА, которое ожидала очередная навигация в Арктике, ГКО поставил на повестку дня вопрос «О вывозе никеля из Норильска». Он обязал Управление Авиации дальнего действия НКО СССР передать Норильскому комбинату НКВД СССР пять самолётов Си-47, находившихся в Красноярске с комплектом запасных моторов и личным составом. Одновременно получил указание направить на Енисейскую авиатрассу 15 самолётов Си-47 и ГУ ГВФ. При этом было установлено задание по вывозке никеля: самолётами Норильского отряда – 200 тонн и ГУ ГВФ – 800 тонн. Кроме того, НКВД СССР поручалось подготовить на Енисейской авиатрассе 4 посадочных площадки – в Дудинке, Туруханске, Игарке и Подкаменной Тунгуске. Так «воздушный мост» соединял комбинат с фронтом.

Помимо никеля, авиаторы нередко вывозили из глубинки рыбу, оленину, а в случае необходимости обеспечивали население медикаментами, оборудованием для дизельэлектростанций, перевозили известных людей (к примеру, хирурга В.Е. Родионова, футбольного тренера А.П. Старостина) и даже заключённых, а также доставляли технические грузы, продукты с замёрзших во время енисейского ледостава барж и судов.

Выполнение перевозок грузов с речных судов входило в круг неотложных задач полярных экипажей. Так, например, в навигацию 1942 г. посреди Енисея зазимовал большой караван судов с грузом для Норильскстроя. По заданию ГКО начальник Управления Полярной авиации Ф.М. Кузичкин 21 января 1943 г. издал приказ, в котором возложил доставку грузов с пароходов в Дудинку на Игарскую авиагруппу, а из Красноярска в Дудинку – на Енисейскую (командир А.А. Нехлопченко). Этим же при-



379.
Трофейный самолет
«Зибель» Си-204 на
службе в «Авиаарктике»

казом для Игарской авиагруппы было выделено 5 самолётов. На устаревших машинах, не считаясь со временем, лётчики в короткие зимние световые дни вывезли из Сухой Тунгуски и Полоя 204 тонны срочных грузов, а из Дудинки доставили продукцию Норильского комбината.

Несмотря на жёсткие требования по экономии горючего и изношенность авиатехники, личный состав Игарской авиагруппы, мобилизуя свои внутренние ресурсы и резервы, с исключительным вниманием относился к технической эксплуатации и обслуживанию самолётов и моторов, экономии материалов и принимал все меры к повышению коммерческой загрузки. В результате, соревнуясь с Енисейской авиагруппой, коллектив игарских авиаторов неоднократно выходил победителем социалистического соревнования среди предприятий Главсевморпути. А с марта 1944 г. он постоянно удерживал переходящие Красные знамена ЦК профсоюза, Игарского горкома ВКП(б) и горисполкома. Из 380 работников 72, а в авиационно-ремонтных мастерских из 31 работника 14, добились званий стахановцев и ударников.

В конце войны из полярных лётчиков, в том числе норильчан С. Веребрюсова, А.А. Чимерова, Т.И. Ерёменко, А.Н. Чащина, была сформирована спецгруппа для перегонки трофейных самолётов из Германии. По воспоминаниям бывшего заместителя командира Норильского авиаотряда В.В. Балашова, очень удивил немецких специалистов лётчик С. Веребрюсов. Он с ходу взлетел на «Хейнкеле» и заодно прокатил самих немцев. Затем он испытал гидросамолёт новой конструкции – морской охотник До-24, а также машину Ю-52, которые некоторое время эксплуатировались в Норильском авиаотряде.

Весьма важные задачи по обслуживанию Чукотского национального округа, предприятий ГГУ (б. Угольная) и поддержанию регулярной авиасвязи между полярными



380.
*Трофейный гидросамолёт
До-24 на Енисее. 1947 г.*

станциями и отдалёнными районами округа играла в военные годы Чукотская авиагруппа УПА ГУСМП. Она эксплуатировала 8 самолётов (типа МП-7, Си-47) на воздушных линиях протяжённостью 4610 километров: Анадырь–м. Шмидта, Анадырь–Уэлен, Анадырь–Марково, Анадырь–б. Угольная, м. Шмидта–Кресты Колымские, м. Шмидта–Уэлен, Кресты Колымские–Тикси. 186 человек личного состава, в том числе 15 – лётно-подъёмного состава и 20 – инженеров и техников, обеспечивали работу 8 аэропортов: Анадырь, Чокурдах, м. Шмидта, Оловянная, Провидение, Кресты Колымские, Певек и Перевальная. При этом четыре последних, помимо транспортных самолётов, обслуживали и машины ледовой разведки.

Авиаторы Чукотки выполнили большой объём работ по обслуживанию Северного морского пути, ими проводились неотложные транспортные работы в интересах народного хозяйства региона. Ещё накануне войны Чукотская авиагруппа построила ремонтные мастерские, теплосиловую, два гаража и другие технические сооружения, открыла новые воздушные линии.

В первый же год войны Полярная авиация региона резко увеличила объёмы работ. Количество перевезённого груза возросло почти в четыре раза, а перевозка пассажиров – на 125 %.

Для победы над врагом нужны были драгоценные металлы. Поэтому производственная база Магаданской области и Чукотки развивалась усиленными темпами. Регион превратился в валютный цех страны. Большой вклад в развитие производительных сил Северо-Востока внёс и воздушный транспорт. Развитие горно-металлургической промышленности и расширение минерально-сырьевой базы потребовали совершенствования транспортной сети, в том числе и воздушной. Повышенная потребность в услугах авиатранспорта вызвала необходимость ускоренного строительства новых аэродромов, площадок и сооружений. Ответственность за этот участок работы была возложена на горнопромышленные и геологоразведочные управления, на территории которых были расположены аэродромы. Уже в августе 1941 г. в Магадане по приказу начальника Дальстроя НКВД СССР приступили к сооружению взлётно-посадочной полосы с покрытием глинистой смесью.

Чукотские и магаданские авиаторы совместно занимались доставкой запасных частей и технического оборудования в отдалённые горнодобывающие предприятия Дальстроя, проводили ледовую разведку и проводку транспортных судов по Северному морскому пути, аэрофотосъёмку.

Именно во время войны через Магадан и Анадырь впервые были осуществлены перелёты Москва–Нью-Йорк–Москва и Москва–Токио–Москва.

Большое внимание уделялось рационализаторской работе, способствовавшей восстановлению и продлению ресурсов авиационной техники, использованию самолётов в проведении различных работ. Только в 1944 г. 19 рационализаторов внесли более 50 рационализаторских предложений. Интересны и показатели работы авиаторов в этот период. За первый квартал 1944 г. план по налёту часов был выполнен на 150,1%, а по тонно-километрам — на 170,6%. Выполнен огромный объём работы по аэрофотосъёмкам. Так, пилот Я.М.Шипун и аэрофотосъёмщик Ф. Кривенчук за тот год выполнили три годовых плана, пилот Н.И. Крылов и аэрофотосъёмщик Д.Н. Некрасов — два с половиной годовых плана. В сложных метеоусловиях экипажи решали важнейшие задачи по переброске необходимых грузов для подготовки к промысловому сезону.

Однако суровые условия работы Полярной авиации давали о себе знать довольно часто, приводя к гибели личного состава. В этом печальном списке лётчики Енисейской и Игарской авиагрупп: Н.И. Пуляткин, Я.К. Атякишев, В.В. Андреев, А.В. Никора, В. Брехов, Н. Грачёв, В. Попов, В.Г. Чернов, Г.М. Чернявский, бортмеханик В.М. Коковихин, бортрадист П. Сморгун и другие.

Именно о них и о тех, кто дожил до долгожданной Великой Победы, с теплотой и безграничной любовью вспоминал контр-адмирал И.Д. Папанин: *«Многих людей спасли в годы войны лётчики Полярной авиации. Тяжело приходилось им, особенно в первое время. На старых машинах, часть которых была уже списана с вооружения не только в военной, но и в гражданской авиации, они по многу часов летали над открытым морем и льдами, всегда вовремя доставляя штабам морских операций сведения о ледовой обстановке. Успехами арктических операций в годы войны Главсевморпуть во многом обязан самоотверженной работе полярных пилотов, штурманов, радистов и бортмехаников.*

В 1943–1944 годах парк Полярной авиации пополнился новыми машинами дальнего действия, но напряжение в работе полярных лётчиков не ослабло: они проводили в воздухе по 18–20 часов в сутки.

Имена многих пилотов прочно вошли в историю Советской Арктики периода Великой Отечественной войны. Сказать, что мы, работавшие в Арктике, относились к полярным лётчикам с безграничным уважением, — значит, не сказать ничего. Мы любили их».

В целом итоги деятельности УПА в годы Великой Отечественной войны были весьма значимыми. О них красноречиво свидетельствует следующая таблица:

№ п/п	Виды работ	Единицы измерения	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.*	Итого
1.	Налёт часов	час	10947	13380	12022	13532	14625	64506
	в т.ч. на ледовую разведку	час	1793	2797	2068	2503	—	9161
2.	Объём перевозок	тонн	1326,1	1454,4	1727	2195	—	6702,5
	в т.ч. грузов и почты тонн	тонн	707,1	767,0	1063,3	1196	1422**	5098,4
	пассажиров	чел.	7023	8180	8538	14694	1200**	50635
3.	Налёт километров	тыс. км	1804,7	2248,6	2024,5	2357,8	1600**	10035,6

* Данные не обобщены. В графе показаны только плановые цифры.

** Данные не обобщены. В графе показаны только плановые цифры (без учёта МАГОН).

Характерно, что, судя по сводным данным, основная нагрузка в годы войны легла на Енисейскую авиагруппу. Её экипажи провели в воздухе больше всего часов – 22358 (и налетали 2413,8 тыс. километров), в то время как Московская группа – 18872, Игарская – 13939, а Чукотская – 9340 часов. Этой же группе принадлежит пальма первенства и в перевозке пассажиров – 20379 человек (Игарская – 18971 чел., Чукотская – 7067 чел.). А в перевозке грузов лидером стала Игарская авиагруппа – 2567,9 тонны (Енисейская – 1325,3 тонны, Чукотская – 1002,1 тонны).

Однако состояние авиапарка Полярной авиации на конец Великой Отечественной войны оставляло желать лучшего. На 21 мая 1945 года в составе УПА ГУСМП числилось 68 самолётов (в т.ч. 18 – в МАГОН, 23 – в Енисейской, 16 – в Игарской и 11 – в Чукотской авиагруппах): 7 – «Каталин», 7 – Си-47, 10 – Г-1, 10 – По-2, 6 – СП, 6 – МП-1, 6 – С-2, 5 – МП-7, 3 – П-5, 2 – Г-2, 2 – Ш-2, и по одному – ПС-84, ПС-40, СТ-2 и Б-25. Из этого числа 23 машины или 34% были неисправны, подлежали ремонту или списанию.

Вместе с тем, времени на мирную передышку у полярных экипажей не было. Новая навигация в Арктике и изменившаяся международная обстановка, связанная с началом «холодной войны» между Западом и Востоком, потребовали от УПА ГУСМП приложить максимум усилий для восстановления своего потенциала и выполнения новых важных народно-хозяйственных и правительственных задач.

Уважаемые читатели!

Вы перелистнули последнюю страницу первой книги об истории зарождения и становления российской Полярной авиации, отмечающей 80-летний юбилей со дня своего создания. Перед вами предстала реальная картина хронологических событий, посвящённых нелёгкой борьбе России за выход в Северный Ледовитый океан и освоение обширных арктических пространств, охватывающая более 30 лет – начиная с 1914 по 1945 годы.

Ключевая роль в этом процессе отводилась авиации. С 8 августа 1914 г., когда русский экипаж морских авиаторов в составе Я.И. Нагурского и Е.В. Кузнецова первым в мире поднялся на самолёте в небо над архипелагом Новая Земля, началась героическая летопись воздушного покорения Арктики. Через 16 с лишним лет, 1 марта 1931 г., в составе Северо-Сибирского государственного акционерного общества промышленности и транспорта Наркомата внешней и внутренней торговли СССР – АО «Комсервпуть» появилась самостоятельная Авиаслужба – «прародительница» Управления Полярной авиации Главсевморпути. В то время в её составе числились всего три летающие лодки. Но именно эти самолёты вскоре позволили нарастить авиационную группировку, в ходе применения которой по обеспечению народно-хозяйственных и научно-прикладных задач по освоению Великого Северного морского пути и советского Заполярья было воспитано не одно поколение полярных лётчиков, прославивших своими беспримерными делами нашу Родину. Именно из их плеяды вышли первые Герои Советского Союза, выдающиеся авиаторы – Михаил Водопьянов, Михаил Громов, Сигизмунд Леваневский, Анатолий Ляпидевский, Василий Молоков, Илья Мазурук, Валерий Чкалов и многие другие. В часы грозных испытаний для страны, таких какой была, например, Вторая мировая война, они мужественно и стойко вставали на защиту своей Родины, принося ей победу на крыльях боевых машин.

Во второй книге авторы представляют на суд читателей описание не менее интересных и до сего дня не в полной мере раскрытых страниц из истории Полярной авиации России. Труд будет охватывать период с окончания Великой Отечественной войны и по наши дни. В него войдут драматические события освоения воздушных высокоширотных экспедиций «Северный полюс» в Арктике, советских экспедиций в Антарктиде и параллельно проводившихся засекреченных операций по созданию совместно с Министерством обороны СССР ледовых аэродромов «подскока» для базирования истребительной и дальнебомбардировочной авиации. Геополитическое противоборство двух сверхдержав США и Советского Союза, вылившееся в «холодную войну», вынуждало их принимать меры по «завоеванию» Северного и Южного полюсов Земли. И на острие этих событий, как и ранее, были полярные лётчики, штурманы, бортмеханики, радисты и инженерно-технический состав.

Но главными задачами Полярной авиации по-прежнему оставались: ведение воздушной ледовой разведки и проводка караванов судов, выполнение транспортных и грузовых перевозок в интересах обеспечения дрейфующих научных станций «СП» во льдах Северного Ледовитого океана и стационарных – в Антарктиде, а также заполярных регионов.

Особое место в новой книге займут страницы о расформировании в 70-х годах XX века Управления Полярной авиации МГА СССР и передаче его функций территориальным управлениям Гражданской авиации. В наши дни их правопреемниками стали региональные авиакомпании.



Начальники Полярной Авиации (1)

Годы РАБОТЫ	Должность	Ф.И.О.	ПРИМЕЧАНИЕ
01.03.1931 г. – 17.12.1932 г.	Начальник Авиаслужбы Всесоюзного экспортно- импортного и транспортно- промышленного объедине- ния НКВВТ СССР «Комсеверпуть» (2)	Шевелёв Марк Иванович	
17.12.1932 г. – 03.1937 г.	Начальник Управления воздушной службы (По- лярной авиации – УПА) (3) Главного Управления Северного морского пути (ГУСМП) при Совете Народных Комиссаров (СНК) СССР	Шевелёв Марк Иванович	С 05.05.1942 г. – генерал-майор авиации С 23.03.1943 г. – генерал-лейтенант Ге- рой Советского Союза (27.06.1937 г.)
03.1937 г. – 10.1937 г.	Исполняющий обязан- ности начальника Управ- ления Полярной авиации ГУСМП при СНК СССР	Жигалев Николай Алексеевич (4)	
11.1937 г. – 11.02.1938 г.	Исполняющий обязан- ности начальника Управ- ления Полярной авиации ГУСМП при СНК СССР	Цатуров Степан Сергеевич (5)	
12.02.1938 г. – 05.1938 г.	Исполняющий обязан- ности начальника Управ- ления Полярной авиации ГУСМП при СНК СССР	Водопьянов Михаил Васильевич	С 07.1941 г. – комбриг С 30.04.1943 г. – генерал-майор авиа- ции; Герой Советского Союза (27.06.1937 г.)
05.1938 г. – 19.08.1941 г.	Начальник Управле- ния Полярной авиации ГУСМП при СНК СССР	Мазурук Илья Павлович	С 19.08.1941 г. – пол- ковник; С 1946 г. – генерал-майор авиации Герой Советского Союза (27.06.1937 г.)

19.08.1941 г. – 12.11.1941 г.	Исполняющий обязанности начальника Управления Полярной авиации ГУСМП при СНК СССР	Аникин Пётр Антонович (6)	
12.11.1941 г. – 29.01.1946 г.	Исполняющий обязанности начальника Управления Полярной авиации ГУСМП при СНК СССР	Кузичкин Фёдор Михайлович	С 19.02.1938 г. – военный инженер 1 ранга; С 4.09.1942 г. – инженер-полковник

1. Список требует дополнительных уточнений.
2. С 15 июня 1928 г. по 16 марта 1931 г. – Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта НКВВТ СССР «Комсеверпуть».
3. В феврале 1936 г. Управление воздушной службы было переименовано в УПА ГУСМП.
4. До перевода в Полярную авиацию на должность заместителя начальника УПА ГУСМП служил в кавалерии, потом в ВВС РККА. Окончил краткосрочные курсы при Военно-воздушной академии РККА им. Н.Е. Жуковского. Осенью 1937 г. репрессирован и расстрелян 11 января 1938 года. Других данных не обнаружено.
5. Точных данных не обнаружено.
6. П.А. Аникин, являвшийся заместителем начальника УПА ГУСМП и секретарём парторганизации управления, до 14 января 1936 г. состоял в резерве ГУ ГВФ, откуда был уволен по болезни. Других данных не обнаружено. Кроме того, в августе обязанности начальника УПА дважды исполнял другой заместитель – А.Е. Каминов.

Приложение 2

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Архив Управления государственного авиационного надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центральному Федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Ф. Приказы отдела кадров УПА ГВФ по личному составу за 1962 г. №№1 – 250; Приказы отдела кадров УПА ГВФ по личному составу за 1964 г. (т.1). №№1 – 267; Приказы отдела кадров УПА ГВФ – ПУГА МГА по личному составу за 1964 г. (т.2). №№268 – 530; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1965 г. №№1 – 547; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1969 г. (т.1). №№1 – 335; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1970 г. (т. 1). №№1 – 296; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1970 г. (т. 2). №№297 – 503.

2. Архив Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). Документы по личному составу Гражданской авиации.

3. Российский Государственный Архив Экономики (РГАЭ). Ф. 55. Оп. 1. т.1. Д. 31, 135, 237, 245; Оп. 1. т.3. Д. 736, 850, 853, 856, 901, 1073, 1092. Оп. 6. Д.1920; Ф. 9527. Оп. 1. т.2. Д. 4666, 4667, 4964, 5242., Оп. 8, Д. 2638.

Ф. 9570. Оп. 1. т.1.Д. 23, 24, 28, 46, 159, 160, 161, 290, 300, 309, 312, 316, 323, 325, 328, 364, 365, 367, 368, 371, 373, 389, 413, 419, 420, 425, 434, 435, 466, 492; Оп.2. т.1. Д. 1095, 1100, 1103, 1104, 1105, 1110, 1112, 1117, 1119, 1120, 1124, 1150, 1152, 1201, 1940, 1941, 1943, 1944, 1966, 1993, 2029, 2262, 2275, 2287, 2324; Оп. 2. т.2. Д. 2961, 2962, 2963, 2964, 2972; Оп. 2. т.4. Д.3845, 3848, 3849, 3852, 3876; Оп. 4. Д. 30, 61, 70, 71, 148, 237, 302, 390, 557, 574, 776, 777, 778, 779, 781; Оп. 5. Д. 311, 375, 487, 801; Оп. 7. т.2. Коллекция фотодокументов по освоению районов Крайнего Севера, Арктики и Антарктики.

4. Личный архив В.И. Аккуратова.

5. Личный архив Т.К. Афанасьевой.

6. Личный архив А.Н. Болосова.

7. Личный архив М.В. Водопьянова.

8. Личный архив В.А. Вольхина.

9. Личный архив В.П. Гамова.

10. Личный архив Ю.А. Каминского.

11. Личный архив В.А. Кренёва.

12. Личный архив Е.Д. Кравченко.

13. Личный архив Н.Ф. Мурзиной.

14. Личный архив В.М. Перова.

15. Личный архив В.М. Сергеева.

16. Личный архив В.М. Сидорчука.

17. Личный архив М.Н. Чибисова.

18. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. Личных дел. Д. 0468635.

Литература:

1. АВИАЦИЯ. Энциклопедия. – М.: НИ «Большая русская энциклопедия», ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского, 1994.
2. Авиационная энциклопедия в лицах. – М.: БАРС, 2007.
3. ААНИИ, музей Арктики и Антарктики. Международный полярный год. – М., 2007.
4. Авиаторы Якутии в годы войны. Статьи, очерки, воспоминания. – М.: Воениздат, 1995.
5. Аккуратов В.И. На новых трассах. – ПУ ГУСМП, библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 37. – М.-Л.: Издание ГУСМП, 1941.
6. Аккуратов В.И. Истина лётных меридианов. – М.: Знание, 1961.
7. Аккуратов В.И. Покорённая Арктика. – М.: Молодая гвардия, 1948.
8. Аккуратов В.И. В высоких широтах. – М.- Л., 1947.
9. Аккуратов В.И. Право на риск. – М.: Молодая гвардия, 1974.
10. Аккуратов В.И. Лед и пепел. Записки штурмана. – М.: Современник, 1984.
11. Алексеев С.П., Чалый Б.И. Самолёт вылетает из Мирного. – М.: Детгиз, 1960.
12. Альберти Ф.Д. Создание и развитие новых авиационных трасс в районах Восточной Сибири и Крайнего Севера в годы Великой Отечественной войны (1941–1945г.г.). – М.: Институт истории АН СССР, 1991.
13. Алтунин Е.В. Крылья Севера. Из истории гражданской авиации Северо-Востока СССР. – Магадан: Книжное издательство, 1976.
14. Альбанов В. На юг, к Земле Франца-Иосифа. – М.: Паулсен, 2007.
15. Андриенко В. Ледокольный флот России, 1860-е – 1918 гг. – М.: Паулсен, 2009.
16. Арктика. Фотоальбом. Каталог. – М.: Мультимедийный комплекс искусств, музей. Московский дом фотографий, 2007.
17. Артамонов В.И. Земля и небо Водопьянова. – М.: Политиздат, 1991.
18. Артемьев А.М. Морская авиация России. – М.: Воениздат, 1996.
19. Ассберг Ф.Ф., Кренкель Э.Т. Дирижабль в Арктике. – М.-Л.: Госмашметиздат, 1933.
20. Астапенко П.Д. Путешествие за тридевять земель. – М.: Гидрометеиздат, 1962.
21. Афанасьев А.А. На гребне волны и в пучине сталинизма. – М.: РКонсульт, 2003.
22. Бабушкин М.С. Записки лётчика. – М.: Граница, 2005.
23. Бадин К.С. На морских дорогах. – М.: Политиздат, 1980.
24. Бадин К.С. На корабле «Георгий Седов» через Ледовитый океан. – М.: Детская литература, 1977.
25. Байдуков Г.Ф. Первые перелёты через Ледовитый океан: из воспоминаний лётчика. – М.: Детская литература, 1987.
26. Байдуков Г.Ф. Командарм крылатых. – М.: Звонница, 2002.
27. Бегоунк Ф. Трагедия в Ледовитом океане. – М.: Воениздат, 1982.
28. Белов М.И. По следам полярных экспедиций. – Л.: Гидрометеиздат, 1977.
29. Беляков А.И. В полёт сквозь годы. – М.: Воениздат, 1982.
30. Беляков А.И. Воздушные путешествия: очерки выдающихся перелётов. – М.-СПб.: Политехника, 1993.
31. Блинов Н. Комсомольская дрейфующая (СП-8). Сборник «Двенадцать подвигов» – Л.: Гидрометеиздат, 1966.
32. Бородачёв В.Е., Шильников В.И. История ледовой авиационной разведки. – СПб.: Гидрометеиздат, 2002.
33. Брауде Б.Г. Умберто Нобиле (1885–1978). – СПб: Наука, 1992.

34. Буйницкий В.Х. 812 дней в дрейфующих льдах. – М.-Л.: Главсевморпуть, 1945.
35. Блинов В. Ледокол «Ленин». Первый атомный. – М.: Паулсен, 2009.
36. Бровцына М.А. Роль Восточно-Сибирского региона в осуществлении авиационного ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны 1942–1945 гг. – Красноярск, 2006.
37. Бурков Г.Д. В стране туманов, около океана, в бесконечной и безотрадной ночи. – М.: Издательский Дом «Руда и металлы», 2010.
38. Бурков Г.Д. Война в Арктике. – М.: Издательский Дом «Руда и металлы», 2010.
39. Бурлаков Ю.К., Логинов А.А. Первые кавалеры Золотых звёзд. – М.: Патриот, 2004.
40. Бурлаков Ю.К. Папанинская четвёрка: взлёты и падения. – М.: Паулсен, 2007.
41. Веденский А. В снегах Крайнего Юга. – Л.: Лениздат, 1976.
42. Вересоцкий Э. 100 лет капитану «Полярного Варяга». –
43. М.: РИЦ Морские вести РФ, 2010.
44. Высотин А.Д. От «летающей лодки» до корабля. История возникновения и развития Красноярского судоремонтного завода. – Красноярск: Книжное издательство, 1974.
45. Водопьянов М.В. От сохи к самолёту. – М.: Молодая гвардия, 1937.
46. Водопьянов М.В. Полёт на Землю Франца-Иосифа. – М.-Л.: ОНТИ, 1937.
47. Водопьянов М.В. Дважды на Полюсе. – М.: Советский писатель, 1938.
48. Водопьянов М.В. К сердцу Арктики. – Л.: ГУСМП, 1939.
49. Водопьянов М.В. Полюс.- М.-Л.: Детгиз, 1951.
50. Водольянов М.В. Путь летчика. – М.: Географгиз, 1953.
51. Водопьянов М.В. На крыльях в Арктику. – М.: Географгиз, 1954.
52. Водопьянов М.В. Друзья в небе. – М.: Советская Россия, 1967.
53. Водопьянов М.В. Повесть о первых героях. – М.: ДОСААФ, 1980.
54. Водопьянов М.В., Григорьев Г. На перекрёстке бурь. Повесть о М.С.Бабушкине. – М.: Московский рабочий, 1971.
55. Водопьянов М.В. Валерий Чкалов. – М.: Молодая гвардия, 1954.
56. Водопьянов М.В. Полярный летчик. – М.: Детгиз, 1959.
57. Водопьянов М.В. Небо начинается с земли. – М.: Современник, 1976.
58. Вокруг света, 1976. № 12; 1977. № 1, 6; 1978. № 6, 7; 1979. № 12; 1982. № 8; 1987. № 5; 1989. № 5; 1990. № 5.
59. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики. – Главсевморпуть, 1948.
60. Визе В.Ю. Моря Российской Арктики. В 2-х тт. – М.: Паулсен, 2008.
61. Виноградов С.Ф. В дерзновенном полёте. Очерк о Б.Г.Чухновском. – М.: Политиздат, 1975.
62. Выхристенко В.И. Арктика под крылом. – Мурманск: Книжное издательство, 1970.
63. Волович В.Г. Год на Полюсе. – М.: Советский писатель, 1957.
64. Волович В.Г. На грани риска. – Москва: Мысль, 1985.
65. Волович В.Г. Засекреченный полюс. – М.: Терра, 1998.
66. Волович В.Г. Полярные дневники. – М.: Паулсен, 2010.
67. Ларьков С.А., Романенко Ф.А. «Враги народа» за полярным кругом. – М.: Паулсен, 2010.
68. 80 лет Гражданской авиации. Сборник. – М.: Воздушный транспорт, 2004.
69. Воспоминания об академике Е.К.Фёдорове. «Этапы большого пути». – М.: Паулсен, 2010.
70. В центре Арктики. Фотоальбом Я. Рюмкина об СП-3, СП-4. – М.: Правда, 1955; 2-е издание. – М.: ЖАГ – ВМ, 2001.

71. Вяхирев М.В. В краю пурги и льдов. – Л.: Гидрометсоиздат, 1985.
72. Гагин В.В. Иллюстрированные очерки истории Дальней авиации СССР. – Воронеж: ИЛДВА, 2006.
73. Гальперин Ю.М. Он был первым. Быль о полярном лётчике Яне Нагурском. – М.: Воениздат, 1958.
74. Гальперин Ю.М. Воздушный казак Вердена. – М.: Воениздат, 1958.
75. Гидрометеорологическое обеспечение арктического мореплавания в XX веке и начале XXI века. Полярная авиация и её роль в развитии Севера. – СПб: ААНИИ, 2008.
76. Головкин А.Г. Вместе с флотом. – М.: Воениздат, 1968.
77. Глушанков И.В. Навстречу неизведанному. – Л.: Гидрометеиздат, 1980.
78. Грацианский А.Н. Уроки Севера. – Л.: Гидрометеиздат, 1979.
79. Грацианский А.Н. Полёт среди молний. – Киев: Молодь, 1985.
80. Григорьев А.Б. Альбатросы: из истории гидроавиации. – М.: Машиностроение, 1989.
81. Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь. В 2-х тт. – М.: Воениздат, 1987–1988.
82. Громов М.М. На земле и в небе. – Жуковский: Печатный двор, 1999.
83. Громов М.М. Через всю жизнь. – М.: Молодая гвардия, 1986.
84. Дрейфующая станция СП-2. – Л.: ААНИИ, 1956.
85. Гусев А.М. От Эльбруса до Антарктиды. – М.: Советская Россия, 1985.
86. Грушинский Н.П., Дралкин А.Г. Антарктида. – М.: Недра, 1988.
87. Дальняя авиация. Первые 90 лет. – М.: ИИГ «Полигон-Пресс», 2004.
88. Двадцатый век. Гражданская авиация в лицах. – М.: Воздушный транспорт, 2000.
89. Данилин А.С. Через Северный Полюс – с мировым рекордом. – М.: ДОСААФ, 1981.
90. Дьяконов М.А. Путешествие в полярные страны. – СПб.: ААНИИ, 2008.
91. Денисов В.В. Шагнувшие через полюс. Повесть о М.М. Громе. – М.: ФиС, 1971.
92. Дубравин А.И. Самолёты в арктических условиях. – Л.-М.: ОНТИ, 1936.
93. Дремлюг В.В., Кессель С.А. Острова – загадки Арктики. – СПб.: Географ, 2007.
94. Жданко М.Е. Первый гидроплан в Северном Ледовитом океане. – Пг., 1917.
95. Жуков Ю.Н. Сталин: Арктический щит. – М.: Вагриус, 2008.
96. Зингер М. Лётчик Козлов. – М.-Л.: Издательство ГУСМП, 1941.
97. Зотиков И.А. Саги полярных морей. – М.: Терра, 2002.
98. Зотиков И.А. Дорога к озеру Восток. – М.: Голос-Пресс, 2008.
99. Зотиков И.А. Антарктическое подледниковое озеро Восток. – М.: Научный мир, 1990.
100. Зотиков И.А. Зимние солдаты. – М.: Паулсен, 2010.
101. Зубов Н.Н. В центре Арктики. – М.: Главсевморпуть, 1948.
102. Зуев Ю.Н., Остапенко Ю.А., Бородин О.П. Авиация в Якутии. – Якутск: Книжное издательство, 1985.
103. Искатель, 1986.
104. Испытание Севером: иллюстрированный публицистический сборник. – М.: Граница, 2009.
105. История открытия и освоения Северного морского пути. т.2. – Л.: Морской транспорт, 1959; т.3. – Л.: Морской транспорт, 1962; т.4. – Л.: Гидрометеиздат, 1969.
106. История Гражданской авиации СССР. – М., 1983.

107. Как мы спасали челюскинцев. Сборник. – М.: Правда, 1934.
108. Каминский М.Н. В небе Чукотки. Записки полярного лётчика. – М.: Молодая гвардия, 1993.
109. Каминский Ю.А. Кремлёвские перелёты. – М.: Гласность, 1998.
110. Каминский Ю.А. В небе покинутой Арктики. М.: Гласность – АС, 2006.
111. Канаки В.Г. Северные рассказы. – М.: Географгиз, 1960.
112. Канаки В.Г. Любимая Арктика. – Л.: Гидрометеиздат, 1974.
113. Каневский З.М. Это было в полярных широтах. – М.: Политиздат, 1977.
114. Каневский З.М. Загадки и трагедии Арктики. – М.: Знание, 1991.
115. Каневский З.М. Разгаданный Полюс. – М.: Политиздат, 1973.
116. Каневский З.М. Зачем человеку льды?. – М.: Политиздат, 1985.
117. Каневский З.М. Льды и судьбы. – М.: Знание, 1980.
118. Каневский З.М. Жить для возвращения: автобиографическая повесть. – М.: АГРАФ, 2001.
119. Каневский З.М. Цена прогноза. – Л.: Гидрометеиздат, 1976.
120. Каманин Н.П. Лётчики и космонавты. – М.: Политиздат, 1971.
121. Кессель С.А. Ледяные острова Арктики. – М.: Фонд Отечество, 2005.
122. Ковалёв С.А. Арктические тайны третьего рейха. – М.: Вече, 2010.
123. Колошенко В.П. Ангел-хранитель. – М.: Голос-пресс. тт.1,2, 2000; тт.3,4, 2006.
124. Колошенко В.П. Вертолёт – жизнь и судьба. – Казань: Вертолёт, 2007.
125. Корнилов Н.А., Кессель С.А., Соколов В.Т., Меркулов А.А. Российские исследования на дрейфующих льдах Арктики. – СПб: ААНИИ, 2010.
126. Котельников В.Р. Летающая лодка Дорнье «Валь». – СПб: Гангут, 1995.
127. Корепанова Л. Виталий Сущинский: записано на небесах.// Нарьяна вындер (Красный тундровик), 2007. №78–79, 82–83, 85–86, 89–90, 93–94, 97–98, 101–102, 105–106, 109–110, 117–118, 133–134.
128. Корякин В.С. Русанов. – М.: Наука, 2005.
129. Корякин В.С. Рудольф Лазаревич Самойлович. – М.: Наука, 2007.
130. Кошечкин Б.И. Притяжение полюсов. – Л.: Лениздат, 1987.
131. Красинский Г.Д. Пути Севера. Северные воздушные экспедиции 1927–1928 годов. – М., 1929.
132. Красноярск–Берлин. 1941–1945. Историко-публицистическое краеведческое издание, посвящённое 65-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. – Красноярск: Поликор, 2010.
133. Кренкель Э.Т. Четыре товарища. – М.-Л.: Главсевморпуть, 1940.
134. Кренкель Э.Т. РАЕМ – мои позывные. – М.: Советская Россия, 1973.
135. Кравченко Е.Д., Карпий В.М. С Антарктидой – только на «Вы». Записки лётчика полярной авиации. – М.: Издательский дом «Парад», 2006.
136. Кузовкин А.И., Макаров А.И. Под нами – Полюс! – М.: Политиздат, 1977.
137. Купецкий В.Н. В Арктику мы ещё вернемся. Сборник. – Магадан: ООО «Новая полиграфия», 2005.
138. Лаверенц В.И. Лётчики России. – М.: Машиностроение, 1992.
139. Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой. – М.: Мысль, 1995.
140. Лебедев И.П. «Кобры» летят к фронту. Авиационный ленд-лиз в годы Великой Отечественной войны. – М.: Воениздат, 1992.
141. Лебедев И.П., Лебедев А.И. Как это было? – М.: Воентехиздат, 2000.
142. Лукин В.В., Корнилов Н.А., Дмитриев Н.К. Советские и Российские Антарктические экспедиции в цифрах и фактах, 1955–2005. -СПб: ААНИИ, 2006.
143. Ляпидевский А.В. Челюскинцы. – М.: Детская литература, 1976.

144. Лактионов А.Ф. Северный полюс: очерк истории путешествий к центру Арктики. – М.: Морской транспорт, 1955.
145. Летопись Севера, 1949; 1957; 1962; 1977.
146. Лурье В.М. Адмиралы и генералы Военно-морского Флота СССР: 1946–1960. – М.: Кучково поле, 2007.
147. Маслов М.А. С корабля в небо. Корабельные самолёты в России и СССР. 1913–1945 гг. – М.: РУСАВИА, 2006.
148. Маслов М.А. Тяжёлый бомбардировщик Пе-8. – М.: ООО Изд. Цейхгауз, 2006.
149. Маслов М.А. Тяжёлый бомбардировщик ТБ-1. – М.: ООО Изд. Цейхгауз, 2008.
150. Маслов М.А. Амфибия Ш-2 и другие самолёты Вадима Шаврова. – М.: ООО Изд. Цейхгауз, 2008.
151. Миндлин Э.Л. «Красин» во льдах. – М.: Детгиз, 1961.
152. Мир авиации, 1999. № 4; 2005. № 1, 2.
153. Михаленко К.Ф. Ледовая разведка. – Магадан: Книжное издательство, 1964.
154. Михаленко К.Ф. Четвёртый разворот. – Магадан: Книжное издательство, 1968.
155. Михаленко К.Ф. По курсу – полюс. Записки полярного лётчика. – СПб: Алфавит, 1997.
156. Михайлов Н. Круг земной. Повести жизни и путешествий. – М.: Советский писатель, 1976.
157. Молоков В.С. Три полёта. – Л.: Главсевморпуть, 1939.
158. Молоков В.С. Родное небо. – М.: Воениздат, 1987.
159. Мошковский Я.Д. Записки пилота. Москва – Северный Полюс – Москва. – М.: Молодая гвардия, 1938.
160. Морозов С.Т. У последних параллелей. – М.: Изд. Минобороны СССР, 1956.
161. Морозов С.Т. Крылатый следопыт Заполярья (Повесть о И.И. Черевичном). – М.: Мысль, 1975.
162. Морозов С.Т. Они принесли крылья в Арктику. – М.: Мысль, 1979.
163. Морской транспорт СССР. – М.: Транспорт, 1984.
164. Нагурский Я.В. Первый над Арктикой. – Л.: Морской транспорт, 1960.
165. Над Арктикой и Антарктикой. – М.: Мысль, 1991.
166. Над Енисейским меридианом. Очерки о ветеранах Гражданской авиации Красноярья. – Красноярск: Книжное издательство, 1988.
167. На куполах Земли. – Л.: Лениздат, 1989.
168. Наука и жизнь, 1987. № 6.
169. Николаева А.Г., Хромцова М.С. Ледовыми трассами. – Л.: Гидрометеиздат, 1980.
170. Нобиле У. Крылья над полюсом: история покорения Арктики воздушным путём. – М.: Мысль, 1984.
171. Нобиле У. Красная палатка: Воспоминания о снеге и огне. – М.: Прогресс, 1975.
172. Небо без границ. Сборник. – Красноярск: Красноярское отделение ассоциации «Русская энциклопедия», 1995.
173. Негенбля И.Е. Над безграничной Арктикой. – Якутск, 1997.
174. Негенбля И.Е. Трасса мужества. Аляска–Сибирь. – Якутск: Якутский край, 2000.
175. Негенбля И.Е. Аляска–Сибирь. Над тундрой и тайгой. – Якутск: Бичик, 2005.
176. Негенбля И.Е., Лонг Э.А. Кобры над тундрой. Фотоальбом. – Фэрбенкс: Изда-тельство «Арктика Интерпрайзиз», 1992.
177. Новая Земля. Острова и архипелаги Российской Арктики. Сборник. – М.: Паулсен, 2009.
178. Обручев С.В. На самолёте в восточной Арктике. – Л., 1934.
179. Остапенко Ю.А. Всё выше, и выше, и выше! – Якутск: Книжное издательство, 1976.

180. Остапенко Ю.А. Вожди и самолёты. – М.: Воздушный транспорт, 2008.
181. Осташев А.Е. Крутые ступени в небо (очерки истории развития Гражданской авиации в Сахалинской области).// Губернские ведомости, 2000. 11 января.
182. Паулсен Ф., Сагалевич А.М., Чилингаров А.Н. Глубина 4261 метр. – М.: Паулсен, 2007.
183. Папанин И.Д. Жизнь на льдине. – М.: Мысль, 1938.
184. Папанин И.Д. Лёд и пламень. – М.: Политическая литература, 1978.
185. Пестерев В.И. Лётчик Отто Кальвица. – Якутск: Книжное издательство, 1989.
186. Перов В.М. Полярными трассами. – М.: Русавиа, 2001.
187. Перов В.М. От Арктики до Антарктики. – М.: Воздушный флот, 2003.
188. Пинегин Н.В. В ледяных просторах: Экспедиция Г.Я. Седова к Северному полюсу. – Л.: Изд. писателей, 1933.
189. Пинегин Н.В. Записки полярника. – М.: Географгиз, 1952.
190. По Сталинскому маршруту. Героический беспосадочный перелёт Москва–Северный Ледовитый океан–Камчатка–Николаевск-на-Амуре. – М., 1936.
191. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. – М.: Согласие, 1995.
192. Полярный круг, 2000. №1.
193. Полярный круг. Сборник. – М.: Мысль, 1978; 1980; 1982; 1984; 1986; 1988; 1989; 1991.
194. Попов С.В. Автографы на карте. – Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1990.
195. Почтарёв А.Н. Эволюция военно-морского сотрудничества СССР и США в годы Второй мировой войны. – М., 1995.
196. Природа, 1952. №2.
197. Пусэп Э.К. Тревожное небо. – Таллин: ЭЭ ЭСТИ – РААМАТ, 1978.
198. Решетников В.В. Обречённые на подвиг. Избранники времени. Всё выше, и выше, и выше,... – М.: Яуза, Эксмо, 2007.
199. Романов И.В. и др. Дрейфующие станции «Северный полюс (1937–1991)». – СПб: Гидрометеиздат, 1997.
200. Рубан И.П. Лды, люди, встречи. – Л.: Гидрометеиздат, 1985.
201. Рубан И.П. Без тёмных очков. Записки художника. – М.: Искусство, 1959.
202. Рубан И. Морозов С. Флаг над льдами. – Л.: Гидрометеиздат, 1967.
203. Самойлович Р.Л. На спасение экспедиции Нобиле. – Л.: Гидрометеиздат, 1967.
204. Сальников Ю.П. Жизнь, отданная Арктике. Повесть о С.А. Леваневском. – М.: Политиздат, 1984.
205. Сашенков Е.П. На почтовых трассах Севера. – Якутск: Книжное издательство, 1989.
206. Сашенков Е.П. Полярная почта. – М.: Связь, 1970.
207. Северная энциклопедия. Сборник. – М.: Европейские издания, 2004.
208. Северные просторы, 2002. № 1, 2.
209. Слепнёв М.Т. В снегах Севера. – М.: Осоавиахим, 1931.
210. Семёнов Ю.С. Маршрут СП-15 – Барнео. – М.: Молодая гвардия, 1971.
211. Советская Арктика, 1935. № 1, 2, 14; 1936. № 2, 3, 8, 11; 1937. № 10; 1938. № 2; 1940. № 7; 1941. № 5.
212. Сомов М.М. Рассказы о пережитом.//На куполах Земли. – Л.: Лениздат, 1989.
213. Сомов М.М. Воспоминания товарищей и друзей. – Л.: Гидрометеиздат, 1985.
214. Спирин И.Т. Исторический рейс. Очерки о полёте на Северный полюс. – Л.: Главсевморпуть, 1939.

215. Спирин И.Т. Полёты в Арктике. – М. – Л.: Главсевморпуть, 1940.
216. Спирин И.Т. Записки военного лётчика. –
Иваново: Ивановское обл. гос. изда-тельство, 1947.
217. Спирин И.Т. На Северный Полюс. – М.: Детгиз, 1952.
218. Сталинский маршрут продолжен. (Очерк о трансарктическом перелёте Чкалова). – М., 1937.
219. Старокадомский Л.М. Экспедиция Северного Ледовитого океана. – М.: Главсевморпуть, 1946.
220. Стромилов Н.М. Впервые над Полюсом. – Л.: Гидрометеиздат, 1977.
221. Стругацкий В.И. Подвиг на Полюсе холода. – Л.: Лениздат, 1986.
222. Стругацкий В.И. К полюсам Земли. – Л.: Лениздат, 1984.
223. Стругацкий В.И. Впереди – ледовая разведка. – Л.: Гидрометеиздат, 1984.
224. Смуул Ю.Ю. Ледовая книга. Антарктический дневник. –
Таллин: ЭСТИ-РААМАТ, 1962.
225. Стефансон В. Гостеприимная Арктика. – М.: Географгиз, 1948.
226. Сузюмов Е.М. К шестому материку. – М.: Гос. изд-во географ. лит-ры, 1958.
227. Стромилов Н.Н. Впервые над Полюсом. – Л.: Гидрометеиздат, 1977.
228. Сухановский А.Ф. Окрылённая тундра: Нарьянмарскому объединённому авиаотряду – 60 лет. – Архангельск: «СК – Россия», 2006.
229. Сухановский А.Ф., Слободнюк И.Ю. Арктическая Россия. Росгидромет в высоких широтах. – Архангельск: Издательство «СК-Россия», 2007.
230. Техника и молодёжь, 1976. № 7; 1981. № 2,3,4; 1982. № 1; 1985. №3; 1987. № 5; 1991. № 11.
231. Толстиков Е.И. На полюсах Антарктиды. – Л.: Гидрометеиздат, 1980.
232. Толстиков Е.И. На льдах в океане. – М.: Морской транспорт, 1957.
233. Трёшников А.Ф. Мои полярные путешествия. – М.: Мысль, 1956.
234. Трёшников А.Ф. Год на льдине. – М.: Морской транспорт, 1956.
235. Трёшников А.Ф. Мои путешествия. – М.: Мысль, 1985.
236. Трёшников А.Ф. Их именами названы корабли науки. – Л.: Гидрометеиздат, 1977.
237. Трёшников А.Ф. Их именами названы корабли науки. Академик Фёдоров. – Л.: Гидрометеиздат, 1990.
238. Трёшников А.Ф. Закованные в лёд. – Л.: Географиздат, 1959.
239. Трояновский М.Я. Я хотел написать книгу. – М.: Искусство, 1972.
240. Труды Второй полярной конференции. – Л., 1930.
241. Труды Института прикладной геофизики им. академика Е.К.Фёдорова. Вып.38. К 100-летию со дня рождения академика Фёдорова. – М.: 2010.
242. Урванцев Н.Н. Два года на Северной Земле. – Л.: ГУСМП, 1935.
243. Урванцев Н.Н. Таймыр – край мой северный. – М.: Мысль, 1978.
244. Ушаков Г.А. По нехоженной Земле. – М.: Молодая гвардия, 1953.
245. Ушаков Г.А. Остров Метелей. По нехоженной Земле. –
СПб.: Гидрометеиздат, 2001.
246. Фарих Ф.Б., Даксергоф И. Над снегами. Библиотека экспедиций и путешествий. – М.: Молодая гвардия, 1932.
247. Фёдоров Е.К. Полярные дневники. – Л.: Гидрометеиздат, 1979.
248. Хмызников П.К., Ширшов П.П. На Челюскине. – Л.: Главсевморпуть, 1936.
249. Ходов В.В., Григорьева Н.А. Дороги за горизонт. – М.: Мысль, 1981.
250. Ципоруха М.И. Моря российской Арктики. – М.: Дрофа, 2007.
251. Черевичный И.И. В небе Антарктиды. – М.: Журналистское издательское агентство «ЖАГ-ВМ», 2000.

- 252. Чкалов В.П., Байдуков Г.Ф., Беляков А.В. Наш полёт. – М.: Мысль, 1936.
- 253. Чкалов В.П. Наш трансполярный рейс. – М.: Политиздат, 1938.
- 254. Шевелёв М.И. Арктика – судьба моя. – Воронеж: НПО – МОДЭК, 1999.
- 255. Ширшова М.П. Забытый дневник полярного биолога. – М.: АВАНТИ, 2003.
- 256. Шмидт О.Ю. Наши задачи по освоению Арктики. За освоение Арктики. – Л.: Главсевморпуть, 1935.
- 257. Шмидт О.Ю. Избранные труды. Географические работы. – М.: АН СССР, 1960.
- 258. Штурманский бортовой журнал самолёта «Н-25». – М.-Л.: Главсевморпуть, 1939.
- 259. Штепенко А.П. Особое задание. Записки штурмана. – М.: Воениздат НКО СССР, 1944.
- 260. Штепенко А.П. Записки штурмана. – М.: Географгиз, 1953.
- 261. Штепенко А.П. На дальнем бомбардировщике: записки штурмана. – М.: Воениздат, 1945.
- 262. Широкоград А.Б. Битва за Русскую Арктику XV-XXI вв. – М.: Вече, 2008.
- 263. Чилингаров А.Н., Евсеев М.П., Саруханян Э.И. Под ногами остров ледяной. – М.: Молодая гвардия, 1972.
- 264. Чилингаров А.Н., Грузинов В.М., Сычёв Ю.Ф. Очерки по географии Арктики. – Обнинск: Артифекс, 2009.
- 265. Чудеса и приключения, 2000. №6.
- 266. Ярославцев В.А. Исчезнувшие во льдах. Красноярский краеведческий сборник. – Красноярск: Книжное издательство, 1991.
- 267. Яцун Е.Н. На льдине – через полюс. – М.: Молодая гвардия, 1957.